МОРСКІЯ ЗАПИСКИ.

THE NAVAL RECORDS.

Томъ V, № 2. Volume V, № 2.



Изданіе Общества бывшихъ Русскихъ Морскихъ Офицеровъ въ Америкѣ, Инк.
Нью-Іоркъ.

Published by the Association of Former Russian Naval Officers in America, Inc.
New York.

1947

МОРСКІЯ ЗАПИСКИ.	THE NAVAL RECORDS
Издаваемыя О-мъ б. Русскихъ Морскихъ Офицеровъ въ Америкѣ.	Published by the Association of Former Russian Naval Officers in America, Inc.
Подъ редакціей Ст. Лейт. Бар. Г. Н. Таубе,	G. N. Taube, Editor.
465 Лексингтонъ авеню Нью Іоркъ, С.Ш.А.	465 Lexington Avenue, New York 17, N. Y., U.S.A.

Vol. V. № 2. **Price $1 a copy.** **June, 1947.**

Содержаніе:

Стр.

Contents:

Page

ИЗДАНІЯ ИСТОРИЧЕСКОЙ КОМИССІИ О-ВА

имѣющіяся на складѣ для продажи:

1) **«Морскія Записки»,** томъ I, 1943 г. Цѣна съ пересылкой $4.00 (осталось лишь нѣсколько годовыхъ комплектовъ).

2) **«Морскія Записки»,** томъ II, 1944 г. Цѣна съ пересылкой $4.00.

3) **«Морскія Записки»,** томъ III, 1945 г. Цѣна съ пересылкой $4.00.

4) **«Морскія Записки»,** томъ IV, 1946 г. Цѣна съ пересылкой $4.00.

5) **Юбилейный выпускъ.** Къ 20-тилѣтію О-ва бывш. Русскихъ Морскихъ Офицеровъ въ Америкѣ Инк. (1923-1943 г.). Цѣна съ пересылкой $1.35 с. 80 стр.

6) **Морской Корпусъ за четверть вѣка. A. Tarsaidze.** 1901-1925 гг. Цѣна $1.50 с. съ пересылкой.

7) **Описаніе дѣйствій Гвардейскаго Экипажа** на сушѣ и на морѣ въ войну 1914-1917 гг. Ст. Лейт. Бар. Г. Н. Таубе. 35 стр. Цѣна $50 с. съ пересылкой.

8) **«Три Адмирала».** Н. А. и Н. Н. Епанчины. Изъ семейной хроники 1787-1913. 95 стр. Нью Іоркъ, 1946. Цѣна $.1.50 безъ пересылки. 9 фотографій, относящихся къ книгѣ «Три Адмирала» можно выписать за 1 долларъ.

9) **«...И только тогда наступилъ миръ...» Леонид Селезневъ-Скибъ.** Нью Іоркъ 1947. 87 стр. Цѣна съ пересылкой $1.50.

Д. Ѳедотовъ Уайт.

РУССКОЕ ВОЕННОЕ СУДОСТРОЕНІЕ

ВЪ КОНЦѢ XVIII И НАЧАЛѢ XIX ВѢКОВЪ

За послѣдніе годы возобновился интересъ къ операціямъ россійскаго флота во время войнъ французской революціи и имперіи. Эти полузабытыя страницы русской морской исторіи снова привлекаютъ вниманіе не только русскихъ историковъ и писателей, но и иностранцевъ. Пишущему эти строки привелось недавно прочесть содержательную монографію бывшаго студента Иельскаго университета Р. Дейли[1]), занимавшагося русской исторіей подъ руководствомъ извѣстнаго профессора того же университета Г. В. Вернадскаго. Авторъ не владѣетъ русскимъ языкомъ и его работа всецѣло основана на иностранныхъ, не-русскихъ источникахъ. Тѣмъ не менѣе, она должна быть признана цѣнной и для русскаго читателя.

Одной изъ интересныхъ сторонъ этой монографіи является вниманіе удѣляемое авторомъ матеріальной части судовъ россійскаго флота конца XVIII вѣка.

Дейли совершенно правильно обращаетъ вниманіе читателя на крайне важный фактъ: англійскій военный корабль служилъ въ строю до пятидесяти лѣтъ (а иногда и дольше). Въ Трафальгарскомъ сраженіи участвовало на англійской сторонѣ нѣсколько кораблей, возрастъ которыхъ превышалъ сорокъ лѣтъ. Въ то же время, линейные корабли россійскаго флота приходили въ негодность для службы въ десять и меньше лѣтъ.

Ф. Веселаго говоритъ въ своей **Краткой Исторіи Русскаго Флота:** «Прежніе корабли, служившіе лѣтъ пять, шесть... Корабли же, строенные при Грейгѣ, стали служить до тембировки иногда по 11-ти, а съ тембировкою и до 17-ти лѣтъ...»[2]). А вѣдь Алексѣй Самуиловичъ былъ назна-

---

[1]) Daly, R. W.

[2]) Веселаго Ф. **Краткая Исторія Русскаго Флота.** СПБ, 1895 г. Выпускъ II, стр. 385. Въ дальнѣйшемъ Веселаго.

ченъ Главнымъ Командиромъ черноморскаго флота и портовъ въ 1816 году. Такимъ образомъ, и тогда считалось достиженіемъ довести жизнь корабля до трети жизни англійскаго.

Приведемъ два разительных примѣра вліянія неудовлетворительной матеріальной части на операціи россійскаго флота во время войнъ революціи и имперіи.

Въ 1799 году адмиралу Ушакову было предписано возвратиться со своими эскадрами въ порта Чернаго моря. Въ концѣ января 1800 г. онъ донесъ изъ Корфу, что прибылъ туда съ главнымъ ядромъ своихъ силъ и приказалъ, въ числѣ прочихъ отдѣльно командовавшихъ, Кап. 2 ранга графу Николаю Войновичу немедленно возвратиться изъ Анконы въ Корфу. Адмиралъ упомянулъ въ своемъ донесеніи что «фрегаты, при Анконѣ находящіеся, по ветхости своей еще болѣе исправленій требуютъ», чѣмъ остальные суда его эскадръ[3]).

Графъ Войновичъ прибылъ въ Корфу только 21-го сентября 1800 г., совершивъ сравнительно короткій переходъ изъ Тріеста въ 44 дня. Несмотря на то, что «на фрегатахъ со шханецъ, бака и батареи артиллерія была спущена въ интрюмъ», доносилъ онъ Ушакову, и «оставалось только на декѣ: на **Навархіи** по 5, на **Сошествіи** по 4, на **Казанской** 9 пушекъ на сторону, но при всемъ томъ слабость членовъ столь велика, что при посредственномъ вѣтрѣ и волненіи оказывалась весьма замѣчательная течь, почему принуждены были при всякомъ противномъ рифъ-марсельномъ вѣтрѣ спускаться въ закрытіе къ ближайшему порту»[4]).

По прибытіи въ Корфу, не найдя тамъ необходимыхъ матеріаловъ для подкрѣпленія корпусовъ фрегатовъ, Войновичъ созвалъ совѣтъ командировъ. Послѣдніе, «отозвались, къ продолженію плаванія безъ надлежащей починки, не благонадежными»[5]).

Въ рапортѣ Ушакову отъ 5 декабря 1800 г., Войновичъ донесъ, что на фрегатахъ его эскадры «весь такелажъ, а особливо канаты, крайне неблагонадежны»[6]).

Императоръ Павелъ повелѣлъ 2-го февраля 1801 г. «за

---

[3]) **Матеріалы для Исторіи Русскаго Флота,** часть XVI, СПБ, 1902 г. стр. 481, 482. Въ дальнѣйшемъ обозначается М.

[4]) **М.** XVI, 518.

[5]) Тамъ же.

[6]) **М.** XVI, 530.

ослушаніе начальства въ томъ, что не возвратился съ эскадрою своею вмѣстѣ съ адмираломъ Ушаковымъ къ своимъ портамъ и остался самовольно на зимованіе въ Корфу» исключить Войновича изъ службы съ лишеніемъ чиновъ и отобраніемъ патентовъ. Насколько эта кара была справедлива, судить довольно трудно. Однако, въ документахъ есть нѣкоторыя указанія на то, что наказаніе было наложено безъ достаточныхъ основаній. Такъ, россійскій министръ при Блистательной Портѣ писалъ графу Кушелеву 1-го марта 1801 г.: «судя по состояніи эскадры графа Войновича, одинъ хорошо вооруженный фрегатъ англійскій можетъ побрать и потопить суда его... предписалъ я графу Войновичу дожидаться при Корфу прибытія эскадры капитана 1-го ранга Сорокина и состоять въ его эскадрѣ»[7]).

Назначенный командовать эскадрой Капитанъ 2-го ранга Константиновъ также не вышелъ въ отечественные порта, ссылаясь на предписаніе россійскаго посланника въ Константинополѣ. Такимъ образомъ, эти фрегаты не вернулись въ отечественныя воды до окончанія войны съ Англіей[8]).

Въ отношеніи состоянія судовъ эскадры графа Войновича имѣются свѣдѣнія и изъ иностранныхъ источниковъ. Въ іюлѣ 1800 г., вице-адмиралъ лордъ Нельсонъ совершилъ переходъ на **Навархіи** изъ Анконы въ Тріестъ, сопровождая королеву Обѣихъ Сицилій съ семьей и англійскаго посланника при Сицилійскомъ дворѣ съ его женой, леди Гамильтонъ. Англичанка, Миссъ Найтъ[9]), которая сопровождала семью посланника, говоритъ въ своихъ воспоминаніяхъ, что лордъ Нельсонъ полагалъ, что фрегатъ погибъ бы при первомъ штормѣ и что переходъ закончился благополучно, лишь благодаря хорошей погодѣ и легкимъ вѣтрамъ[10]). Между тѣмъ, ко времени этого похода суда эскадръ Ушакова были въ заграничномъ плаваніи всего около двухъ лѣтъ, такъ какъ они покинули порта Чернаго моря 13 августа 1798 г. и вышли изъ Дарданеллъ 20 сен-

---

7) **М.** XVII, 5 и 6.

8) Тамъ же, 12, 13 и 29.

9) *Autobiography of Miss Cornelia Knight*, 2 vv., London, 1861. 2е изд. (quoted in Oman, Miss Carola, *Nelson*, New York 1946, p. 396).

10) Тамъ же.

тября того же года (фрегатъ **Богородица Казанская** вышелъ съ фрегатомъ **Св. Михаилъ** 14 сентября[11]). Фрегаты Войновича несли службу главнымъ образомъ по блокадѣ Анконы и не совершали длительныхъ переходовъ. Такимъ образомъ, можно думать, что они не подвергались дѣйствію Средиземноморскихъ штормовъ въ теченіи продолжительнаго времени.

Другой эпизодъ касается совершенно новыхъ кораблей и фрегатовъ, только что законченныхъ постройкой въ Архангелогородскомъ адмиралтействѣ.

Корабли **Ярославъ, Москва** и **Св. Петръ,** съ фрегатами **Тихвинская Богородица и Св. Ѳеодосій Тотемскій,** подъ флагомъ вице-адмирала Богдана Баратынскаго 3-го, 8-го сентября ст. стиля 1799 г. вышли съ рейда ниже бара р. Сѣверной Двины и отправились въ Англію на усиленіе эскадры вице-адмирала Макарова. Чтеніе выписокъ изъ шханечныхъ журналовъ этихъ судовъ очень поучительно.

Пройдя Нордкапъ, эскадра была разсѣяна штормомъ. 2 октября на флагманскомъ **Ярославѣ** ночью лопнули вантъ-путинги и ослабъ гротъ-такелажъ. Затѣмъ треснула гротъ-мачта, порвались у грота и фока-вантъ талрепы. Мачты сломались на половинѣ и упали за бортъ. Вскорѣ сломалась и бизань-мачта. Послѣ этого единственные паруса, которые несъ **Ярославъ,** были барказный на бакѣ и форъ-брамсель, привязанный къ обломку фокъ-мачты. Кромѣ того, руль далъ трещины и перо стало отъ руля отдѣляться. Затѣмъ сломался верхній румпель. Встрѣтившійся англійскій купеческій корабль взялъ **Ярославъ** на буксиръ. При его помощи, то слѣдуя на буксирѣ, то подъ фальшивымъ вооруженіемъ, корабль добрался до Литтскаго рейда. Послѣдніе два дня **Ярославъ** шелъ на буксирѣ англійскаго фрегата **Чемпіонъ,** повидимому спеціально высланнаго на встрѣчу бѣдствующему союзному кораблю.

Корабль **Св. Петръ** также терпѣлъ бѣдствіе. Того же 2 октября, попавъ въ штормъ, корабль былъ принужденъ править руль-талями, такъ какъ раскололся въ головѣ подъ румпелемъ руль. Вскорѣ лопнулъ крюйсъ-стень-штагъ и упала стеньга, повредивъ мачту подъ чиксами, такъ что и мачта тоже переломилась. Затѣмъ лопнули вантъ-путингъ на лѣвой сторонѣ и два талрепа на правой сторонѣ гротъ-

---

11) **М.,** XVI, 298.

мачты. Эта мачта треснула на высотѣ и нижней и верхней палубъ. Обрубили ванты и мачта упала за бортъ, сломавъ форъ-стеньгу. Къ вечеру сломалась и фокъ-мачта и, падая, переломила бушпритъ.

При жестокой качкѣ, все же удалось выстрѣлить и принайтовить лисель-спиртъ вмѣсто стеньги на обломкѣ фокъ-мачты. Для этой же цѣли, для бизань-мачты использовали кормовой флагштокъ, а вмѣсто гротъ-мачты поставили гикъ. Къ семи часамъ утра подняли на этомъ фальшивомъ вооруженіи небольшіе паруса и легли въ полвѣтра на правый галсъ, управляясь руль-талями. Корабль шелъ подъ этими парусами до 25 окт., при перемѣнныхъ вѣтрахъ, сравнительно благополучно. Въ этотъ же день сорвало съ передними рымами пушку на нижней палубѣ. Эта пушка, долбила корабль, какъ таранъ, подымаясь на дыбы на заднихъ рымахъ и найтовахъ. То, что происходило въ палубѣ было, повидимому, схоже со знаменитымъ описаніемъ подобнаго происшествія Викторомъ Гюго въ его романѣ **1793.** Шханечный журналъ говоритъ: «отчего пришли всѣ въ отчаяніе». Команда «старалась, сколько можно, закидывать своими койками и чемоданами и едва оную могли остановить». Къ 29 октября **Св. Петръ** добрался до залива Енгезундъ. Перейдя затѣмъ въ Бергенъ, корабль тамъ и остался до лѣта 1881 г., ничего не сдѣлавъ въ смыслѣ военныхъ операцій.

Фрегатъ **Тихвинская Богородица** также не успѣлъ совершить благополучно переходъ въ англійскія воды. «Отъ крѣпкаго вѣтра и качки» 2 октября у лѣвыхъ гротъ-вантъ лопнулъ третій вантъ-путингъ, потомъ лопнулъ форъ-стень-штагъ. Вскорѣ та же участь постигла крюйсъ-стень-штагъ и было замѣчено, что гротъ-мачта «имѣетъ вокругъ трещину у нижней палубы въ бугелѣ». По рѣшенію консиліума, рѣшено было спуститься подъ вѣтеръ, но и это не спасло мачту. На лѣвой сторонѣ лопнули у гротъ-мачты всѣ вантъ-путинги и мачта сломалась вмѣстѣ съ бизань-мачтой «отъ великой качки». Вечеромъ сломалась и фокъ-мачта «ниже свидсъ-сарвеней» и выворотило съ мѣста бушпритъ. Ночью офицеры и команда упорно работали, обрубая такелажъ упавшихъ мачтъ и изготовляя фальшивое вооруженіе. «Для ободренія служителей дано каждому сверхъ-регламентнаго по двѣ чарки вина». Удалось на обломкѣ фокъ-мачты поднять форъ-брамсель, а позже установить запасную гротъ-стеньгу и форъ-брамъ-стеньгу коз-

лами и поднять гротъ-брамсель. На 4 октября уже отакелажили три фальшивыхъ мачты «съ полуночи: вмѣсто грота-реи форъ-марса-реи отакелажили и къ оной форъ-марсель привязали». Вмѣсто бушприта вставили и отакелажили обломокъ отъ бизань-реи. Недаромъ фрегатомъ командовалъ капитанъ-лейтенантъ Обернибесовъ, одинъ изъ самыхъ выдающихся офицеровъ флота того времени.

28 октября фрегатъ встрѣтилъ англійскій шлюпъ. «Пріѣхалъ съ него мичманъ Дзюрковскій», занесено въ журналъ, точно пріѣздъ русскаго офицера съ англійскаго военнаго судна былъ нормальнымъ явленіемъ, «и съ нимъ англійск. корабельных подмастерьевъ и плотниковъ 2 человѣка». На другой день фрегатъ пришелъ на Литтскій рейдъ, гдѣ засталъ корабль **Москва.**

Шханечный журналъ фрегата **Св. Θеодосій Тотемскій** не сохранился. Свѣдѣнія объ его плаваніи заимствованы изъ рапорта, поданнаго командиромъ его, в.-а. Макарову 10 ноября 1799 года.

1 октября во время «ундеръ-зейльнаго крѣпкаго съ порывомъ» вѣтра, сломались у фокъ-мачты на левой сторонѣ вантъ-путинги и порвались въ тоже время талрепа. Затѣмъ начали ломаться вантъ-путинги у гротъ-вантъ. Сломались и упали за бортъ всѣ три мачты и бушпритъ. На слѣдующій день, на разсвѣтѣ, поставивъ стеньги ко «пнямъ мачтъ», фрегатъ поднялъ малые паруса. 16 числа того же мѣсяца повстрѣчался съ англійскимъ фрегатомъ **Амазонъ,** командиръ котораго прислалъ лоцмана для проводки фрегата въ портъ. 23 октября **Св. Θеодосій** пришелъ на рейдъ Большой Норъ, а 12 ноября перешелъ въ Блекстексъ, гдѣ и находился къ 1 января 1800[12]).

Справка по дѣлу о поврежденіи фрегатовъ, построенныхъ въ Архангельскѣ упоминаетъ о рапортѣ в.-а. М. К. Макарова о томъ, что фрегаты потеряли мачты и бушприты «отъ дурного желѣза, употребленнаго на вантъ-путины». Адмиралъ добавилъ также нѣкоторыя замѣчанія относительно вооруженія и самой конструкціи фрегатовъ.

Адмиралтействъ коллегія указала ему запросить командировъ, «какъ капитаны сами были при строеніи, то

---

[12]) Соблюдается терминологія документовъ, за исключеніемъ вантпутинговъ, которые вездѣ даны въ ортографіи журнала флагманскаго корабля. **М.,** XVI, 421-432.

[13]) **М.** XVI, 479, 480.

почему не смотрѣли и не рапортовали, что желѣзо кладено было дурное и не пропорціональное было вооруженіе»[13]).

Попытка «людей изъ подъ шпица» переложить отвѣтственность на строевой составъ не удалось. Какъ видно изъ рапорта в.-а. Баратынскаго 3-го въ адмиралтействъ коллегію, вантъ-путинги на судахъ его эскадры начали лопаться еще при вооруженіи на барѣ рѣки С. Двины. Адмиралъ объ этомъ представилъ въ контору главнаго командира порта и просилъ освидѣтельствовать всѣ вантъ-путинги на судахъ его эскадры. На это представленіе контора даже не отвѣтила[14]).

Интендантская экспедиція затребовала подробныя свѣдѣнія отъ Архангельскаго порта въ отношеніи части рапорта в.-а. Макарова, касающейся конструкціи фрегатовъ. Рапортъ указывалъ, что хотя было предписано строить эти фрегаты точно по чертежамъ знаменитаго **Венусъ** (взятаго у Шведовъ), «вооруженіе фрегатамъ сдѣлано не пропорціональное и тяжелое», также «что у **Венуса** порты отъ воды 8 футъ, а у построенныхъ 5½ или 6. **Венусъ** помѣщаетъ балласту не болѣе отъ 5 до 8 тысячъ, а оныя 18 тысячъ и болѣе». Установка длинныхъ пушекъ также привела къ значительнымъ неудобствамъ[15]).

Эти замѣчанія рапорта крайне любопытны, хотя бы по тому, что они указываютъ, что уже въ концѣ **XVIII** вѣка, при постройкѣ судовъ по иностраннымъ образцамъ, получалась перегрузка, болѣзненно отзывавшаяся на мореходныхъ качествахъ нашихъ военныхъ судовъ.

Комиссія комитета для образованія флота, при участіи такихъ видныхъ спеціалистовъ, какъ Ле Брюнь Старшій, Сарычевъ и Поспѣловъ вынесла постановленіе относительно этихъ фрегатовъ, что «хотя еще и новы, но по узкости и худой конструкціи своей, ожидаемому намѣренію соотвѣтствовать не могутъ»[16]).

Приведенные примѣры не были исключеніями. Извѣстный военный историкъ Д. Милютинъ въ своей исторіи войны 1799 года пишетъ относительно эскадры адмирала Ушакова: «Русскіе корабли были въ то время въ такомъ положеніи, что не могли выдерживать самаго легкаго волненія. Едва эскадра Ушакова отошла отъ берега, какъ въ

---

14) Тамъ же, 480, 481.

15) **М.** XVII, 181.

16) **М.** XVI, 402.

большой части судовъ обнаружилась течь, поврежденія въ руляхъ и проч.»[17]).

Замѣчательный русскій дипломатъ, графъ С. Р. Воронцовъ, отлично освѣдомленный въ морскихъ дѣлахъ, писалъ изъ Лондона въ 1798 г., что нѣкоторые корабли россійскихъ эскадръ въ англійскихъ водахъ, «въ случаѣ вѣтра, такъ разшатываются и ослабѣваютъ, что дѣлается сильная течь, а потому и служащіе на оныхъ, кромѣ прежестокихъ трудовъ въ отливаніи воды, ежеминутно подвергаются крайней опасности»[18]). Тотъ же Воронцовъ писалъ графу Г. Г. Кушелеву въ 1799 г. о судахъ эскадры к.-а. Чичагова: «состояніе ихъ столько дурно и гнило, что о возвращеніи ихъ нынешнею осенью въ Россію, говорятъ, и подумать нельзя». Въ другомъ письмѣ онъ говоритъ о «многихъ находящихся нынѣ здѣсь нашихъ корабляхъ состоящихъ изъ одной гнили»[19]).

Перейдемъ теперь къ трудной задачѣ выясненія причинъ связанныхъ съ неудовлетворительнымъ состояніемъ судового состава флота. Въ предѣлахъ настоящаго изслѣдованія невозможно не только разобрать этотъ вопросъ сколько нибудь подробно, но даже представить, хотя бы въ самыхъ общихъ чертахъ, всѣ тѣ многосложныя обстоятельства, из за которыхъ россійское военное судостроеніе отставало отъ своихъ западныхъ соперниковъ, выпуская недолговѣчныя суда, зачастую не обладавшія удовлетворительными мореходными качествами.

Попытаемся, однако, разставить вѣхи для дальнѣйшихъ работъ морскихъ историковъ въ этой области. Думается, что эта скромная задача выполнима даже при использованіи только тѣхъ скудныхъ матеріаловъ, которые доступны пишущему эти строки.

Проэктированіе. Къ концу XVIII вѣка въ Россіи были свои опытные корабельные инженеры, умѣвшіе строить суда всѣхъ ранговъ военнаго флота безъ помощи иностранцевъ. Еще при Петрѣ Великомъ образовалось довольно значительное ядро кораблестроителей, состоявшее какъ изъ иностранцевъ, такъ и русскихъ (Козенцъ, Най, Броунъ,

---

17) Милютинъ, полковникъ. **Исторія Войны Россіи съ Франціею въ царствованіе Императора Павла I въ 1799 году.** Т. 1. Прим. 11[6], стр. 427.

18) **М.** XVI, 270.

19) **М.** XVI, 340, 392.

Скляевъ, Гавріилъ Меншиковъ и др.). Изъ нихъ Ной создалъ какъ бы свою школу русскихъ кораблестроителей[20]).

Полнаго довѣрія къ своимъ силамъ все же не было. Въ царствованіе Екатерины II, Павла I и Александра I продолжали отправлять въ Англію корабельныхъ подмастерьевъ и корабельныхъ учениковъ, окончившихъ курсъ русскихъ училищъ корабельной архитектуры (существовавшихъ въ Петербургѣ и Херсонѣ). Такъ, съ 1802 по 1804 г. было послано въ Англію 20 корабельныхъ учениковъ. Изъ учившихся въ Англіи вышло нѣсколько выдающихся кораблестроителей (Сарычевъ, Амосовъ)[21]).

Изъ иностранныхъ морскихъ офицеровъ, принятыхъ на русскую службу, двое оказали значительное вліяніе на усовершенствованіе судостроенія. Въ особенности много сдѣлалъ въ этомъ отношеніи С. А. Грейгъ, хотя и адмиралъ Ноульсъ кое чего добился за свою кратковременную дѣятельность[22])).

Есть вполнѣ достаточныя основанія полагать, что несмотря на всѣ эти усилія, отечественное судостроители даже въ концѣ XVIII вѣка, при Екатеринѣ II, не были въ состояніи самостоятельно проэктировать новые типы судовъ , равныхъ или лучшихъ по качествамъ, строемыхъ во Франціи или Англіи. Въ этомъ отношеніи характеренъ случай приглашенія на русскую службу французскихъ корабельныхъ инженеровъ, братьевъ Ле Брюнь Сентъ Катеринъ, которые во время французской революціи эмигрировали и обосновались въ Турціи, поступивъ на службу Султана. Это вскорѣ же сказалось на появленіи въ составѣ турецкаго флота судовъ болѣе быстроходныхъ и обладавшихъ лучшими мореходными качествами, чѣмъ судовой составъ нашего Черноморскаго флота[23]).

По рекомендаціи россійскаго посланника при Портѣ, въ 1800 г. оба брата были приняты на русскую службу. Имъ было поручено проэктированіе 80 пуш. корабля (старшему) и 54 пуш. фрегата (младшему). Также былъ- при-

---

20) Веселаго, вып. I, 72.

21) Тамъ же, Вып. I, 293. Вып. II, 313, 393.

22) Тамъ же, вып. I, 236, 245, 246.

23) Тамъ же, вып. I, 281.

нятъ проэктъ новаго типа канонерской лодки для Черноморскаго флота, представленный старшимъ Ле Брюнь[24]).

На недовѣріе къ своимъ силамъ указываетъ также копированіе чертежей взятыхъ шведскихъ судовъ и постройка по нимъ новыхъ. О неудачной попыткѣ построить въ Архангельскѣ фрегаты по образцу **Венусъ** уже упоминалось выше. Отмѣтимъ еще постройку двухъ 66 пуш. кораблей по чертежамъ шведскихъ **Ретвизанъ** и **Омгетенъ** въ 1798 г.[25]).

Корабельные ученики и мастера посылали изъ Англіи чертежи новыхъ судовъ, но, повидимому, получаемыя новыя свѣдѣнія далеко не всегда были использованы. Эти чертежи зачастую попросту копили пыль въ архивахъ экспедиціи, не принося пользы отечественному судостроенію. Объ этомъ говоритъ письмо графа С. Р. Воронцова Кушелеву въ 1799 г.: «посылаемые отселѣ чертежи не будутъ болѣе брошены и оставлены во всякомъ нерадѣніи, разныя сообщаемыя отселѣ изобрѣтенія не останутся въ небреженіи, но будутъ употреблены въ дѣло»[26]).

Молодые русскіе судостроители, обучавшіеся въ Англіи, относились вполнѣ добросовѣстно къ своимъ занятіямъ. Графъ Воронцовъ отзывается о нихъ съ похвалой: «ободреніе... пріемля во уваженіе посылаемые отъ нихъ чертежи и модели и доставляя имъ награжденіе, усугубляетъ въ нихъ чрезвычайно ревность и охоту... по полученіи денегъ вдругъ запасли себя нужнѣйшими книгами и потомъ перевели къ бѣднымъ своимъ родителямъ нѣкоторую часть оныхъ, что доказываетъ не токмо расположеніе ихъ къ прилежанію, но добрый и честный нравъ, а отъ людей таковыхъ свойствъ всякихъ благопріятныхъ плодовъ ожидать можно»[27]).

Благодаря настойчивости Воронцова русскій флотъ сохранилъ на своей службѣ талантливаго корабельнаго мастера Сарычева. Эпизодъ этотъ настолько характеренъ, что слѣдуетъ упомянуть о немъ.

---

[24]) **М.** XVI, 489, 554.

[25]) **М.** XVI, 224, 225.

[26]) **М.** XVI, 341.

[27]) Тамъ же.

Этотъ корабельный мастеръ показалъ такія незаурядныя способности, что въ Англіи ему было поручено строить военный корабль, еще когда онъ былъ тамъ корабельнымъ ученикомъ-практикантомъ. Воронцовъ узналъ что Сарычевъ рѣшилъ проситься въ отставку (вѣроятно потому, что его не устраивало назначеніе въ одинъ изъ черноморскихъ портовъ, а также изъ за низкаго оклада получаемаго имъ жалованія). Графъ Воронцовъ указалъ, что ранѣе выписывали изъ Англіи корабельныхъ инженеровъ не болѣе опытныхъ, чѣмъ Сарычевъ, на болѣе высокіе оклады и ходатайствовалъ о награжденіи Сарычева чиномъ и прибавкѣ ему жалованія. Эта просьба была уважена. Императоръ приказалъ прибавить пятьсотъ рублей къ годовому окладу жалованія Сарычева. Вскорѣ онъ былъ пожалованъ орденомъ Анны 2-го класса[28]). Въ 1800 году было рѣшено строить 80 пуш. корабль по его чертежамъ, какъ бы на конкурсъ съ другимъ кораблемъ того же ранга, назначеннымъ къ постройкѣ по чертежамъ знаменитаго Ле Брюня Старшаго[29]).

Такимъ образомъ, этотъ выдающійся человѣкъ выдвинулся благодаря заступничеству гр. Воронцова, а не по иниціативѣ адмиралтействъ коллегіи.

Старшіе морскіе начальники того времени видимо не любили нововведеній и критически относились къ попыткамъ кораблестроителей ввести усовершенствованія при постройкѣ судовъ. Любопытно что даже такой выдающійся морякъ, какъ адмиралъ Ѳедоръ Ушаковъ, грѣшилъ по этой части. Свидѣтельствомъ этому служитъ переписка по дѣлу постройки кораблей **Св. Петръ** и **Захарій и Елизавета** въ 1797 г. На этихъ корабляхъ впервые на черноморскомъ флотѣ были устроены крытые шханцы[30]).

Въ общемъ, можно заключить, что въ царствованіе Павла I, благодаря возстановленію должности оберъ-сарваера, привлеченію на службу извѣстныхъ иностранныхъ корабельныхъ инженеровъ и наличію такихъ талантливыхъ и опытныхъ русскихъ инженеровъ, какъ Сарычевъ, вопросъ о проэктированіи судовъ значительно подвинулся впередъ. Французскіе корабельные инженеры были тогда лучшими въ Европѣ. Сочетаніе опыта Ле Брюня со свѣдѣніями и

---

28) **М.** XVI, 270, 271.

29) **М.** XVI, 329, 377, 489.

30) **М.** XVI, 244, 245,

искусствомъ Катасанова и Сарычева создало очень благопріятное положеніе, обѣщавшее значительное улучшеніе въ линіяхъ и деталяхъ постройки судовъ. Можно думать, что съ этого времени проэктированіе судовъ, какъ таковое, уже не было камнемъ преткновенія на пути усиленія состава флота вполнѣ современными единицами.

Однако, еще въ 1804 г. было рѣшено строить транспортные боты не по проэктамъ русскихъ инженеровъ, а по англійскимъ чертежамъ, скопированнымъ корабельнымъ подмастерьемъ Разумовымъ.

(Продолженіе слѣдуетъ)

ДОПОЛНЕНІЯ КЪ СПИСКАМЪ ГЕОРГІЕВСКИХЪ КАВАЛЕРОВЪ ФЛОТА

(См. «М. З.», Томъ II, № 4, 1944 г. и Томъ III, № 3, 1945 г. Бюллетени Общества: № 1, стр. 2 и № 3, стр. 30 за 1945 г.)

Минный катеръ № 2 эск. брон. «Ретвизанъ».

За доблестное поведеніе и храбрость при атакѣ непріятельскаго миноносца въ ночь съ 21 на 22 Октября 1904 года (ст. ст.) у Портъ Артура и за прорывъ въ г. Чифу при сдачѣ крѣпости, Командиру катера Лейтенанту Дмитріеву 8-му Орденъ Св. Георгія 4-й ст., а всей командѣ Знакъ Отличія Военнаго Ордена 4-й ст.

Турецкая война 1827-1829 гг.

Знак отличія Военнаго Ордена:

Гардемаринъ Владиміръ Истоминъ. (Корабль «Азовъ» Наваринъ).

Восточная война 1853-1856 гг.

Золотая сабля:

Князь Павелъ Петровичъ Максутовъ.

Русско-Турецкая война 1877-1878 гг.

Знакъ отличія Военнаго Ордена:

Гардемаръ. Е. И. Аренсъ.

Русско-Японская война 1904-1905 гг.

Орденъ Св. Георгія 4-й ст.:

Штабсъ Капитанъ по Адмиралтейству Н. И. Алмазовъ.

При подавленіи востанія въ Свеаборгѣ въ 1906 году:

Георгіевскія медали за храбрость: Докторъ Медицины Дѣйств. Статск. Совѣтн. Р. Р. Кинастъ — Золотая медаль.

Серебрянныя медали: Юнкера флота — Бар. Л. Л. Жираръ де Сукантонъ, В. П. Лазаревъ, А. А. Остолоповъ, Н. Н. Палицынъ, Г. Е. Чаплинъ.

(Окончаніе см. стр. 60).

А. В. ПЛОТТО.

НАЧАЛО ПОДВОДНАГО ПЛАВАНІЯ ВЪ РОССІИ

Предисловіе.

Контръ-Адмиралъ Александръ Владиміровичъ Плотто, нынѣ находящійся съ семьей въ Афинахъ въ большой нуждѣ и страдающей тяжелой болѣзнью, прислалъ мнѣ свои воспоминанія о началѣ русскаго подводного плаванія и поручилъ мнѣ редактировать его записки.

Александръ Владиміровичъ былъ старшимъ офицеромъ на уч. суднѣ «Европа», когда я плавалъ миннымъ офицеромъ и преподавателемъ въ Учебно-Минномъ Отрядѣ Балтійскаго Флота въ 1907 году, и сталъ другомъ моимъ и моей семьи. Я близко узналъ этого исключительнаго человѣка и выдающагося и образованнаго офицера. Прямой, честный, благородный и удивительно отзывчивый, какъ человѣкъ, — онъ совмѣщалъ эти качества на службѣ съ твердостью, прямотой, высокимъ пониманіемъ офицерскаго долга и умѣніемъ обращаться съ подчиненными, въ особенности съ командой. Онъ умѣлъ пользоваться обстановкой съ большой находчивостью и всегда какъ-то овладѣвалъ обстоятельствами, не поддавался имъ, торжествовалъ надъ ними и, какъ послѣдствія показывали, всегда находилъ правильную линію поведенія. Онъ обладалъ на службѣ большимъ административнымъ и организаціоннымъ талантомъ, тактомъ, правдивостью и поразительной скромностью.

Считаю долгомъ дать эту характеристику Александра Владиміровича, чтобы читатели могли оцѣнить его дѣятельность, на которой онъ базируетъ свои воспоминания.

Кромѣ того, онъ обладаетъ характернымъ, можно даже сказать, красочнымъ слогомъ, поэтому я считаю своимъ долгомъ сохранить его образный языкъ.

Онъ пишетъ мнѣ: «Есть одинъ эпизодъ: на походѣ изъ бухты Находка во Владивостокъ ночью и въ туманѣ у меня отъ усталости была галлюцинація, которая спасла

меня отъ возможной катастрофы. Я освѣтилъ ее немного съ мистической точки зрѣнія. Если Вамъ покажется это смѣшнымъ или глупымъ, опустите или измѣните по Вашему усмотрѣнію».

Считая этотъ эпизодъ очень характернымъ, я нашелъ полезнымъ его оставить безъ измѣненія.

Переходя къ содержанію записокъ, полагаю, что онѣ цѣнны съ исторической точки зрѣнія. Онѣ освѣщаютъ начало новой главы въ исторіи нашего флота — подводнаго плаванія. Онѣ характеризуютъ какъ трудности, съ которыми была сопряжена работа по внѣдренію въ сознаніе флота необходимости введенія новаго оружія (см. мнѣніе Адм. Скрыдлова), такъ и исключительное, просвѣщенное отношеніе покойнаго Государя къ новому дѣлу. Онѣ бросаютъ свѣтъ на косность и непониманіе высшей администраціи нашего Морского Вѣдомства (да еще въ военное время!), и, конечно, на самомнѣніе и сознаніе непогрѣшимости изобрѣтателей и техниковъ. Онѣ также объясняютъ отчужденность и неосвѣдомленность Петербурга въ томъ, что дѣлалось во Владивостокѣ. Онѣ даютъ картину современной общественной жизни въ этомъ отдаленномъ городѣ, необорудованности порта и недостаточности техническихъ средствъ. Наконецъ, ярко и образно рисуютъ первые проявленія русской революціи, растерянность властей и геройство отдѣльныхъ начальниковъ, подчеркивая, какимъ путемъ можно было бы достигнуть совершенно иныхъ результатовъ при пониманіи обстановки и соотвѣтствующемъ поведеніи отвѣтственной администраціи.

Въ настоящемъ выпускѣ «Морскихъ Записокъ» напечатана первая изъ трехъ частей воспоминаній А. В. Плотто.

Кап. 1 р. В. П. Шмиттъ.

ЧАСТЬ I

Начало постройки подводныхъ лодокъ и отправка ихъ во Владивостокъ.

До японской войны въ Россіи, въ сущности подводныхъ лодокъ не было: я лично видѣлъ двѣ: одну — Джевецкаго, другую — Норденфельда. Обѣ оказались непри-

годны, одна по своей примитивности, другая, какъ будто по своей сложности.

Лодка Джевецкаго представляла изъ себя сигаровидную коробку, въ которой помѣщались два гребца, замѣняющихъ машину.

Гребцы сидя почти другъ противъ друга, вертѣли ногами колѣнчатый валъ, который вращалъ колеса или винтъ (въ зависимости отъ устройства).

Неудобство такого приспособленія — очевидно.

Лодку Норденфельда я не осматривалъ — она стояла, заброшеная въ Кронштадской гавани лѣтъ двадцать, первое и послѣднее испытаніе ее окончилось утопленіемъ, по счастью, кажется, безъ человѣческихъ жертвъ.

И та и другая, предварительно наливались водой, вѣроятно самотекомъ.

Затѣмъ въ теченіе многихъ лѣтъ о лодкахъ ничего не было слышно, потомъ заговорили объ итальянскихъ и французскихъ лодкахъ и, наконецъ, о русскихъ.

Весной 1904 года, въ самомъ началѣ Русско-японской войны ко мнѣ обратился Лейт. Михаилъ Николаевичъ Беклемишевъ съ предложеніемъ отправиться съ подводными судами, какъ только они будутъ приведены въ достаточную для этой цѣли готовность во Владивостокъ и быть тамъ его замѣстителемъ по технической части.

Въ это время я былъ помощникомъ преподавателя по минамъ Уайтхэда въ Минномъ Офицерскомъ Классѣ, помощникомъ Зав. Обученіемъ Офицеровъ и Нижнихъ Чиновъ, а также Флагм. Минн. Офицеромъ Учебно-Миннаго Отряда.

М. Н. Беклемишевъ, образованнѣйшій и талантливый морской офицеръ, окончившій Морскую Академію по Кораблестроительному отдѣлу, получившій образованіе въ штурманскомъ отдѣлѣ Морск. Инж. Училища, былъ необыкновенно симпатичнымъ и отзывчивымъ человѣкомъ, бескорыстно помогавшій всѣмъ, кому только могъ.

Мы были съ нимъ хорошо знакомы, ибо онъ былъ преподавателемъ въ Минномъ классѣ по предмету специально минныхъ судовъ. Одновременно съ этимъ онъ былъ преподавателемъ въ Инж. Академіи Военного Вѣдомства и въ Лѣсномъ Политехн. Институтѣ по кораблестроительному отдѣлу.

Я, нарочно, болѣе подробно останавливаюсь на его

біографіи, такъ какъ считаю, что благодаря его энергіи наше подводное плаваніе пустило хорошіе корни.

Живъ ли онъ или умеръ и когда — мнѣ неизвѣстно. Послѣдній разъ я встрѣтилъ его въ вагонѣ железной дороги за нѣкоторое время до Великой войны. Он жаловался, что прихварываетъ и предложилъ мнѣ занять его мѣсто въ Инж. Академіи и въ Политехническомъ, такъ какъ боялся, что состояніе здоровья заставитъ его отказаться отъ преподаванія. Я, конечно, не отказался, но вскорѣ ушелъ въ заграничное плаваніе, затѣмъ, пока я былъ заграницей, началась Великая Война и больше, я, М. Н. Беклемишева не встрѣчалъ и ничего о немъ не слыхалъ. Ввиду того, что онъ старше меня лѣтъ на 5-6, я сомнѣваюсь въ томъ, что онъ въ настоящее время живъ.

Второй, а можетъ быть и первой технической величиной по постройкѣ у насъ собственныхъ подводных лодокъ былъ Полк., (а затѣмъ въ серединѣ войны произведенный въ Ген. Майоры) Кораб. Инж. Иванъ Григорьевичъ Бубновъ. Это былъ выдающійся ученый, профессоръ Морской Академіи и Технологическаго Института въ Петербургѣ.

Они вдвоемъ съ Беклемишевымъ сконструировали лодку, которая и называлась во флотѣ типомъ «Беклемишева и Бубнова».

Первая лодка была названа «Дельфинъ», слѣдующія, но улучшеннаго типа, были «Касатка», «Фельдмаршалъ Графъ Шереметьевъ», «Налимъ», «Скатъ» и др.

Въ концѣ Іюля или въ началѣ Августа 1904 года, я былъ вытребованъ изъ плаванія на Уч. Минномъ Отр. въ Петербургъ и приступилъ къ практическому изученію подводнаго дѣла.

В день прибытія моего въ Петербургъ, съ п/л «Дельфинъ» произошло несчастье съ человѣческими жертвами. Несчастье произошло въ 9 ч. утра, а я пріѣхалъ въ 10½, такъ что лодка еще не была поднята, а полузадушенные и обожженные люди находились въ пріемномъ покоѣ завода.

Вообще первое впечатлѣніе было довольно удручающее. Несчастіе произошло при обученіи команды погруженію. Для этого въ лодку сажались 35-40 нижнихъ чиновъ, нѣсколько новичковъ офицеровъ и одинъ изъ болѣе опытныхъ офицеровъ, который на время ученія считался командиромъ лодки.

Такъ было и въ данномъ случаѣ – лодка была въ по-

лупогруженномъ положенiи; такъ какъ въ лодкѣ курить воспрещалось, Лейт. кн. Черкасскiй, обучавшiй погруженiю остался въ люкѣ докурить папиросу. Проходившiй кронштадтскiй колесный пароходъ развелъ сильную волну залившую лодку, которая немедленно пошла ко дну. Черкасскiй не растерялся и сталъ запирать люкъ. Это делается быстро и легко, и разъ люкъ закрытъ, то подъ давленiемъ воды его такъ зажимаетъ, что подъ водой его руками не открыть.

Удайся ему это — все было бы спасено, попавшую воду откачали бы электрическими помпами быстро, раньше, чѣмъ залило бы водой аккумуляторы. Къ сожалѣнiю одинъ изъ новичковъ въ паникѣ бросился по трапу въ люкъ, успѣлъ просунуться подъ крышку, гдѣ его и зажало. Осталось достаточно мѣста для пропуска воды. Лодка заполнилась водой, произошли замыканiя тока, взрывы гремучаго газа и паровъ бензина. Черкасскiй рычагомъ открылъ люкъ и люди стали выбрасываться изъ лодки. Спаслось два офицера и около 17 нижнихъ чиновъ (эти цифры быть можетъ не точны, мои замѣтки остались въ Петербургѣ, а у самого память начинаетъ измѣнять).

Изъ офицеровъ спаслись — Лейт. Елагинъ и саперный подпоручикъ Гордѣевъ (пошедшiй охотникомъ). Послѣднiй былъ сильно обожженъ, а Лейтенантъ Елагинъ отдѣлался удушенiемъ и скоро былъ приведенъ въ чувство. Никто изъ нихъ подъ воду больше не опускался — Гордѣевъ остался въ подв. плаванiи по технической части, а Елагинъ ушелъ изъ Флота, что было для Флота большой потерей, такъ какъ онъ былъ отличный и морской и минный офицеръ.

По словамъ обоихъ офицеровъ, они были вытолкнуты матросами изъ лодки, за это ихъ спасители поплатились жизнью. Обстановка была такова, что даже ихъ имена остались неизвѣстны.

Послѣ этого случая, пока чинили «Дельфина» и готовили мою лодку къ плаванiю (готовность другихъ лодокъ была значительно ниже) практическiя занятiя надолго были прiостановлены. Въ плаванiи была только маленькая 16-ти тонная «Форель» нѣмецкой постройки, имѣвшая къ тому же только электро-моторы отъ аккумяляторовъ. Зарядку же аккумуляторовъ приходилось производить отъ источника извнѣ. Районъ плаванiя этой лодки не превышалъ 30 миль, т. е. она не могла отходить отъ своей базы

болѣе чѣмъ на 15 миль. Эта лодка была прислана Германскимъ Императоромъ въ подарокъ Русскому Флоту.

Попрактиковавшись на ней одинъ разъ я увидѣлъ, что управленіе ею очень просто, а потому занялся приготовленіемъ другихъ, большихъ лодокъ. Въ это время постепенно стали собираться офицеры, предполагавшіеся къ отправленію на театръ военныхъ дѣйствій. Я былъ назначенъ командиромъ «Касатки», Лейт. Завойко «Дельфина» и Лейт. Раабъ фонъ Тиленъ командиромъ «Форели».

Было рѣшено отправить всѣ лодки типа Беклемишева и Бубнова въ разобранномъ видѣ, а «Касатку» собрать, опробовать, снова разобрать и отправить вмѣстѣ съ остальными. Такъ же было рѣшено поступить съ «Дельфиномъ», который уже былъ опробованъ и далъ положительные результаты.

Эта лодка, прототипъ лодокъ типа Бубнова, имѣла бензиновый двигатель большой мощности, развивала до 9-ти узловъ надъ водой и 7-8 подъ водой.

По наружному виду отличалась отъ типа «Касатка» тѣмъ, что имѣла рубку въ серединѣ лодки тогда какъ типъ «Касатки» имѣлъ боевую рубку ближе къ носу. Имѣлись и другія различія, впрочемъ несущественныя. Въ дальнѣйшемъ мы увидимъ какъ эти различія отразились на качествахъ лодокъ и какъ послѣдующія оказались неизмѣримо худшими. Но все это выяснилось впослѣдствіи.

Вскорѣ послѣ несчастнаго случая съ «Дельфиномъ» на Дальн. Востокъ была отправлена «Форель». Ея командиръ, Лейт. Раабъ Фонъ Тиленъ, способный, неутомимый, смѣлый и толковый офицеръ, казалось былъ спеціально подготовленъ къ этому совершенно новому типу оружія — подводному плаванію. Будучи отъ природы веселымъ и жизнерадостнымъ онъ, не будучи пьяницей, охотно принималъ дѣятельное участіе въ веселыхъ похожденіяхъ, что зачастую заканчивалось, хотя и благодушнымъ, но все же скандаломъ. Въ Петербургѣ его обычныя выступленія гдѣ нибудь у Неметти, заканчивались появленіемъ адъютанта Штаба Флота Кап. Гр. Зилотти и гауптвахтой. При этомъ Тиленъ передавалъ ему заранѣе приготовленную на этотъ случай саблю. Не любить его было нельзя, также невозможно было и не цѣнить его, какъ самаго смѣлаго и способного подводника, особенно въ военное время. Я не знаю какъ проявилъ онъ себя въ послѣднюю войну, слышалъ

только, что онъ сложилъ свою буйную голову уже послѣ войны, въ арміи Генерала Юденича въ бояхъ съ красными.

Но вотъ «Дельфинъ» былъ готовъ и отправленъ во Владивостокъ. Была готова и «Касатка». Такъ какъ во Владивостокѣ я долженъ былъ замѣнить Беклемишева по технической части, т. е. собирать ихъ, а можетъ быть и передѣлывать, то я пригласилъ къ себѣ на «Касатку» вторымъ офицеромъ Колл. Совѣтника Николая Александровича Смирнова, преподавателя физики и математики въ Минномъ Офицерскомъ Классѣ.

Я бывалъ на Востокѣ до войны, зналъ Владивостокскія техническія силы и, расчитывать на нихъ не могъ, хотя долженъ сознаться, что во время войны, техническій персоналъ оказался на должной высотѣ. Назначенія Смирнова добился съ большимъ трудомъ — Штабъ желалъ назначить на лодку второго офитера «вахт. нач-комъ» или «миннымъ оф-омъ», къ каковой должности Смирновъ по своему гражданскому состоянію никакъ не подходилъ. Пришлось обратиться къ Управляющему Морскимъ Министерствомъ съ просьбой о назначеніи мнѣ «помощникомъ» Смирнова. Это названіе было присвоено всѣмъ 2-мъ офицерамъ и существовало довольно долго. Этому назначенію я немало порадовался впослѣдствіи. Смирновъ, талантливый и образованный человѣкъ былъ моимъ единственнымъ совѣтникомъ по технической части. Благодаря ему я ни разу не обращался къ портовымъ техникамъ, иначе какъ для буксировокъ, дока и проч.

По готовности, «Касатка» была отведена въ Кронштадтъ на испытанія. При первомъ испытаніи весь личный составъ 4-хъ лодокъ улучшеннаго типа «Дельфинъ» долженъ былъ присутствовать.

Въ сущности ни «Касатка», ни другія лодки не были готовы и не могли быть готовы до окончанія войны, потому что не были готовы, заказанные въ Нюренбергѣ бензиновые моторы.

О причинѣ неготовности моторовъ ни мнѣ, ни другимъ офицерамъ сообщено не было. Рѣшили обойтись безъ этихъ большихъ моторовъ.

Въ каждой лодкѣ для зарядки аккумуляторовъ предполагали установить небольшую динамо-машину Панера, которую рѣшили употребить для электро-двигателя, а въ подводномъ положеніи переходить на аккумуляторы. Въ надводномъ положеніи часть тока отъ динамо отдѣлялась

на зарядку аккумуляторовъ. Это отразилось на скорости — вмѣсто 9-ти узловъ парадный ходъ лодокъ снизился до 4½ да и то въ тихую погоду. Подводная же скорость осталась такой же какой и должна была быть, т. е. 7 узловъ.

Выиграли лодки въ районѣ дѣйствія, т. к. систерны для бензина были спроектированы для большихъ моторовъ.

Первыя испытанія да и послѣдующія, до разборки и отправки на востокъ хорошихъ результатовъ не дали, вѣрнѣе не дали никакихъ.

Беклемишевъ наблюдалъ за испытаніемъ лодки съ буксирнаго парохода, Бубновъ же ни на одномъ испытаніи не былъ, впрочемъ онъ былъ очень занятъ. Надо было разобрать всѣ механизмы и части, привести въ полный порядокъ, уложить, погрузить въ 14 вагоновъ, вмѣстѣ съ корпусами трехъ незаконченныхъ лодокъ, разобрать «Касатку», погрузить и ее и ея механизмы. Все это Беклемишевъ выполнилъ безукоризненно.

Послѣ первой неудачной пробы Бубновъ сказалъ мнѣ, что причиной неудачныхъ испытаній является неудачная конструкція рулевой передачи — для перекладки рулей съ борта на бортъ требовалось 40 оборотовъ штурвала и добавилъ: — «Если вы по пути будете ежедневно проворачивать штурвалъ, то по прибытіи во Владивостокъ они притрутся и будутъ прекрасно вращаться».

Я поблагодарилъ его за совѣтъ, а на другой день вся система была разобрана и уложена, такъ что людей безпокоить не пришлось въ пути въ сибирскую зиму.

Тогда же мнѣ показалось, что причина нашей неудачи была совсѣмъ иная; та же идея пришла и Смирнову, но онъ ничего мнѣ не сказалъ до того какъ мы двинулись въ путь. Онъ хотѣлъ провѣрить свою догадку вычисленіемъ.

Передъ отправленіемъ мы получили приказаніе прибыть съ командами въ Царское Село, гдѣ намъ будетъ сдѣланъ смотръ Государемъ. Въ назначенное время мы прибыли въ манежъ. Команды лодокъ были выстроены по лодкамъ со своими офицерами.

Въ 11 часовъ утра прибыли Ихъ Величества и были встрѣчены прибывшимъ ранѣе управл. Морск. Министерствомъ Ген. Адъютантомъ В.-Адмираломъ Авеланомъ и Нач. Гл. Морск. Штаба Вице Адм. Нидермиллеромъ. Кромѣ указаныхъ лицъ кажется были еще К-Адм. Виреніусъ, тогда Нач. Научно-Техн. отдѣла Гл. Морск. Штаба и чины Свиты Его Величества.

Государь Императоръ, поздоровавшись съ командами, обошелъ фронтъ, Государыня одарила всѣхъ офицеровъ серебрянными вызолоченными образками и кромѣ того, передала на каждую лодку по одному образу, тоже серебрянному вызолоченному въ футлярѣ.

Послѣ обхода Государь обратился ко мнѣ съ вопросомъ о результатахъ испытанiй лодки. Изъ его вопроса я понялъ, что ему не было доложено, что удовлетворительныхъ результатовъ лодка не дала.

Сначала я растерялся, но думать долго было некогда и я отвѣтилъ правдиво, что лодка даже приличныхъ результатовъ еще не дала.

На лицѣ Государя ясно выразилось недоумѣнiе и неудовольствiе и онъ спросилъ В.-Ад. Авелана — «Какъ же мнѣ доложили, что лодка дала отличные результаты. Какъ же отправять на войну лодки, которыя неизвѣстно еще будутъ ли ходить».

Наступило тягостное молчанiе... Авеланъ повернулся къ Нидермиллеру, тотъ къ Виренiусу. Главнаго виновника этой сцены Кор. Инж. Бубнова то и не было. Я рѣшилъ выручить всѣхъ и доложилъ Государю, что беру на себя смѣлость поручиться, что при вторичной сборкѣ существующiй въ лодкѣ недостатокъ, безъ потери времени будетъ устраненъ и что планъ исправленiя мною уже намѣченъ.

Государь подалъ мнѣ руку и сказалъ: «Сообщите мнѣ о первомъ удачномъ испытанiи во Владивостокѣ».

Дѣйствительно, послѣ перваго испытанiя во Владивостокѣ, давшаго, въ смыслѣ плаванiя подъ водой, отличные результаты, мною была послана телеграмма Адмиралу Авелану для доклада Государю.

Откровенно говоря, причина неудачи для меня была ясна, но плана я еще не намѣтилъ, но вѣрилъ, что съ помощью Смирнова мы изъ этого положенiя выпутаемся. Времени для соображенiя во время пути было достаточно. Какъ я и предполагалъ, Смирновъ понялъ причину неудачи и намѣтилъ планъ къ устраненiю недостатковъ. Очевидно, тѣ же соображенiя пришли въ голову Беклемишева или Бубнова, но никто намъ ничего не сказалъ. Исправленiе лодки, вмѣстѣ со сборкой ихъ, не вызвало задержки въ готовности, чему я обязанъ исключительно Смирнову.

Мои отношенiя съ Бубновымъ были очень обостренными благодаря его самомнѣнiю. Напримѣръ онъ отказалъ мнѣ въ просьбѣ оклеить палубу лодки линолеумомъ, моти-

вируя отказъ тѣмъ, что лодка можетъ перевернуться изъ-за прибавки вѣса въ 5 пуд. къ 120 тонн.

Бубнову я ставлю въ упрекъ, конечно, то, что за все время пребыванія на Балт. Заводѣ офицеровъ, предназначенныхъ къ плаванію на подв. лодкахъ, онъ не удосужился прочесть имъ хотя бы нѣсколько лекцій по теоріи подв. плаванія и по теоріи тепловыхъ двигателей.

Не всѣ офицеры были техниками, были такіе, которые будучи отличными моряками въ этомъ отношеніи хромали и заставляли меня краснѣть передъ портовыми техниками. Это слабое мѣсто мы старались сгладить путемъ постоянныхъ лекцій — разговоровъ съ офицерами въ ихъ общежитіи. И здѣсь Н. А. Смирновъ оказался крайне полезнымъ.

Теперь разскажу въ чемъ же заключалась ошибка въ конструированіи лодки, что она отказалась ходить подъ водой. Испытанія «Дельфина» дали отличные результаты. Улучшая типъ Бубновъ и Беклемишевъ перенесли боевую рубку управленія — боевой постъ — на носъ, оставивъ входной люкъ посрединѣ длины лодки. Для погруженія заполнялись балластныя систерны до того положенія, что у лодки оставалась очень небольшая положительная плавучесть. Центръ этой плавучести приходился, грубо говоря, въ боевой рубкѣ. Послѣ этого, управленіемъ горизонтальныхъ рулей, лодку очень легко было заставить идти подъ воду. На «улучшенномъ типѣ» этотъ центръ положительной плавучести былъ перенесенъ на носъ и получилось то, что въ то время когда носовая часть имѣла плавучесть, корма тонула. Съ помощью разныхъ ухищреній намъ все же удавалось послать лодку подъ воду, но ее очень трудно было удержать въ горизонтальномъ положеніи и это всегда кончалось тѣмъ, что на малыхъ глубинахъ носъ лодки ударялся въ грунтъ. Какъ я упоминалъ выше это обстоятельство стало ясно мнѣ и Смирнову. Сначала я предложилъ паліативную мѣру — для облегченія управленія гориз. рулями установить электро-моторы.

Идея Смирнова — убрать боевую рубку съ носа и установить ее въ серединѣ лодки. Конечно средствами Влад. Порта этого выполнить было нельзя. Тогда Смирновъ предложилъ установить на кормѣ фальшивую боевую рубку. Результатъ оказался блестящимъ — лодка слушалась рулей при самомъ незначительномъ ихъ переложеніи и маломъ ходѣ.

На лодкахъ не была предусмотрѣна также установка систернъ прѣсной воды. Этотъ недостатокъ долженъ былъ быть устраненъ.

Лейт. Заботкинъ (К-р п/л «Фельдм. Графъ Шереметьевъ») предложилъ использовать для этой цѣли фальшивую боевую рубку. Эта идея оказалась очень удачной еще потому, что позволила облегчить корпусъ рубки систерны. Ни установка систернъ, ни покрытіе палубы линолеумомъ, ни установки пулеметовъ на остойчивость лодки, вопреки утвежденію Бубнова, не повліяли. Онъ сам не оцѣнилъ своей лодки.

И такъ, послѣ Царскаго смотра п/л: «Касатка», «Налимъ», «Скатъ» и «Фельдм. Гр. Шереметьевъ» были погружены и отбыли во Владивостокъ. Отъѣзжающимъ, накунѣ, были устроены проводы въ «Аквариумѣ». Послѣ этихъ проводовъ, мнѣ пришлось остаться на сутки въ Петербургѣ для ликвидаціи небольшой, связанной съ проводами, непріятности. Я догналъ эшелонъ на другой день въ Москвѣ на курьерскомъ поѣздѣ.

Помнится мы отправились въ самомъ началѣ Октября 1904 года двумя эшелонами. Въ каждомъ эшелонѣ было по двѣ лодки поставленныхъ на двѣ телѣжки каждая на вращающихся дискахъ (что было необходимо на закругленіяхъ пути) и по 7 багажныхъ вагоновъ. Такимъ же способомъ раньше былъ отправленъ «Дельфинъ», а П/Л «Форель» всего 15 тоннъ водоизмѣщенія была установлена на одной платформѣ. Кромѣ того въ каждомъ эшелонѣ было по два классныхъ вагона для офицеровъ, и рабочихъ.

Идея отправки съ нами рабочихъ была не изъ блестящихъ. Какъ видно Беклемишевъ не зналъ, какъ обстоитъ дѣло съ рабочими во Владивостокскомъ Порту. Дѣло въ томъ, что рабочіе получавшіе очень большое содержаніе (напр. старшій указатель получалъ ровно вдвое больше меня) очень быстро пропили подъемныя, прогонныя и суточныя и начали приставать ко мнѣ съ просьбами о выдачѣ авансовъ.

Дошло до того, что старшій указатель Янсонъ, явился ко мнѣ въ купе и вынувъ револьверъ, угрожалъ застрѣлиться, если я не выдамъ ему 20 рублей. Я посовѣтовалъ ему стрѣляться не въ купе, а на площадкѣ. Онъ скоро воз-

вратился и заявилъ, что не застрѣлится, если я дамъ ему одинъ рубль.

Я былъ доволенъ тѣмъ, что команды всѣхъ шести лодокъ были отобраны лично мною. Будучи Флагм. Мин. Офицеромъ и Помощникомъ Зав. Обученіемъ Минной Школы и Мин. Офицерскаго класса, я зналъ лично всѣхъ указателей и отобралъ лучшихъ минныхъ и минно-машинныхъ унтеръ-офицеровъ. Боцманматы и рулевые были мнѣ рекомендованы пріятелями. Нач. Уч. Миннаго Отр. Адм. Тикоцкій полушутя, полусердито упрекнулъ меня, что я обобралъ классъ и школу, забравъ лучшихъ людей.

Только благодаря отличному подбору людей дурной примѣръ рабочихъ не оказался заразительнымъ. Унтеръ офицеры, сколько могли, старались удерживать рабочихъ. У Янсона револьверъ былъ отобранъ. До Владивостока личный составъ дошелъ благополучно.

Въ пути все же было очень много непріятностей—вездѣ, гдѣ только было возможно, эшелоны задерживались подъ всевозможными предлогами. Какъ я думаю сыграло роль желаніе пропустить частные грузы. Если приходилось пропускать воинскіе или санитарные поѣзда, я смирялся и молчалъ, но когда проходили груженые составы или пассажирскіе поѣзда, я приходилъ въ бѣшенство. Въ результатѣ, когда по прибытіи во Владивостокъ, я представлялся Ком. Флоту Адм. Скрыдлову, послѣдній смѣясь сказалъ мнѣ, что моему прибытію предшествовала цѣлая «жалобная литература», — и добавилъ: — «но я даже ее вамъ не покажу, Вы вездѣ были вполнѣ правы».

Изъ бывшихъ непріятностей мнѣ запомнилось слѣдующія: На одной изъ станціи Нач. Ст. заявилъ мнѣ, что дровъ для паровоза у него нѣтъ, т. е. что дрова хотя и имѣются, но Зав. складомъ уѣхалъ на охоту, такъ что придется обождать. Это заявленіе привело меня въ бѣшенство. Я вызвалъ стаціоннаго жандарма и приказалъ ему составить протоколъ о томъ, что онъ сейчасъ увидитъ. Вызвавъ людей, приказалъ имъ сбить замокъ со склада и начать грузить дрова. Ко времени отхода поѣзда погрузка была закончена. Нач. станціи не осмѣлился задержать поѣзда, какъ онъ передъ этимъ угрожалъ. По физіономіи жандарма я видѣлъ, что я былъ правъ и что зав. складомъ никуда не уѣзжалъ.

Другой случай былъ посерьезнѣй. При переправѣ черезъ Байкалъ эшелоны были разрознены. Переправившись мы не досчитались одного вагона съ самымъ важнымъ грузомъ — аккумуляторами. Они были заказаны въ Парижѣ, получить новые было невозможно. Положеніе было прямо безвыходное. Я чувствовалъ себя безъ вины виноватымъ — дѣло въ томъ, что я былъ приглашенъ въ поѣздъ Командующаго Арміей Ген. бар. Каульбарса, который просилъ меня быть его гостемъ. Отказаться было невозможно. Поѣздъ командующаго случайно ушелъ раньше, чѣмъ предполагалось и я прибылъ въ Иркутскъ на два дня раньше моихъ эшелоновъ. Уходя съ поѣзда я былъ въ одной тужуркѣ. Когда я узналъ, что эшелоны прибыли, я поѣхалъ на вокзалъ ихъ встрѣтить. Несмотря на 45 гр. морозъ, я не чувствовалъ холода, благодаря безвѣтрію. Случайно встрѣтилъ на перронѣ бывш. К-ра Влад. Порта К-Адм. Гаупта, который меня и обругалъ за легкомысленный костюмъ.

Начали разыскивать пропавшій вагонъ. Нач-къ станціи заявилъ, что у него нѣтъ коносамента на этотъ вагонъ, а разъ нѣтъ коносамента, то значитъ нѣтъ и вагона. Словомъ никакого содѣйствія съ его стороны ожидать было нельзя. Составилъ телеграмму Министру Путей Сообщенія съ копіей Морскому Министру съ жалобой на пропажу вагона и коносамента. Обычно коносаменты хранились у оберъ-кондуктора поѣзда, у меня же былъ только списокъ вагоновъ, ихъ номера и списокъ погруженного. Нач. телегр. конторы отказался передать мою телеграмму Министру. Мое бѣшенство достигло апогея — приказавъ двумъ унтеръ-офицерамъ не выпускать нач. телегр. конторы изъ конторы, пошелъ въ свой вагонъ, взялъ свой стэкъ и, вернувшись далъ ему пять минутъ на размышленіе: или онъ пошлетъ мою телеграмму или я начну лупить его стэкомъ.

Къ счастью для него, а можетъ быть и для меня, пришедшій Нач. Станціи сообщилъ, что и вагонъ и, какъ ни странно, и коносаментъ нашлись. Телеграмму я отставилъ, пропавшій вагонъ былъ осмотрѣнъ, печати оказались въ цѣлости. Гдѣ онъ находился такъ и осталось неизвѣстнымъ.

На меня и на мои незаконныя дѣйствія была подана колоссальная жалоба: — якобы «арестъ» нач-ка телегр. конторы, угрозы избіенія стэкомъ и т. д. Единственно что было правильно указано въ жалобѣ это то, что я обругалъ какъ слѣдуетъ кого слѣдовало.

Третье болѣе крупное столкновенiе произошло съ Комендантомъ станцiи «Манчжурiя», который хотѣлъ задержать наши эшелоны. Кончилось оно тѣмъ, что на «морского поручика» была подана очередная жалоба, но эшелоны все же были отправлены въ свое время.

Въ началѣ Декабря 1904 г. эшелоны прибыли благополучно во Владивостокъ, гдѣ мы были встрѣчены Младшимъ Помощникомъ Командира Порта Лейт. (а можетъ быть и Капитаномъ по Адм.) А. И. Нееловымъ и Мичм. фонъ деръ Раабъ Тиленомъ, который прибылъ значительно раньше.

(Продолженiе слѣдуетъ)

ЛЮБОПЫТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ ДАЛЕКАГО ПРОШЛАГО

Уставъ Морской

О всемъ, что касается доброму управленiю, въ бытности на морѣ

Книга третья. Глава первая.

О дружелюбiи офицеровъ и прочихъ служителей между собою

Офицеры и прочiе, которые въ Его Величества флотѣ служатъ, да любятъ другъ друга вѣрно, какъ христiанину надлежитъ безъ разности, какой они вѣры или народы ни будутъ.

(Морской Уставъ Петра Беликаго, 1720 г.).

---

37. Рапортъ адмирала Голенищева-Кутузова въ Адмиралтействъ-Коллегiю 1796 г., Декабря 8.

Господинъ Дѣйствительный Стаскiй Совѣтникъ Дмитрiй Никифоровичъ Трощинскiй пишетъ мнѣ, что Е. И. В., на прошенiе флота Капитана 1-го ранга Ломена, позволилъ нарещи Своимъ именемъ первороднаго сына его, Васочайше повелѣлъ опредѣлить его въ Морской Кадетскiй Корпусъ кадетомъ. Во исполненiе сего Высочайшаго Е. И. В. повелѣнiя, помянутый сынъ флота Кап. 1-го ранга Ломена въ Морской Шляхеный Кадетскiй Корпусъ кадетомъ опредѣленъ. (Матерiалы, т. XVI).

196. Записка Генералъ-Адъютанта Кушелева въ Адмиралтействъ-Коллегiю 1797 г. Iюля 8.

Государь Императоръ изволилъ указать: **Эммануилъ,** на которомъ онъ Высочайше ныне пребыванiе имѣетъ, яхтою никакъ не называть, о чемъ и сообщить во всѣ команды; а буде кто письменно будетъ называть фрегатъ сей яхтою, то взыскано за все будетъ.

310. Высочайшее повелѣнiе, объявленное кн. Долгорукимъ Адмиралтействъ Коллегiи 1798 г., Февраля 17.

Государь Императоръ повелѣлъ объявить по всѣмъ командамъ вѣдомства оной Коллегiи начальникамъ о строжайшемъ подтвержденiи всѣмъ штабъ и оберъ офицерамъ, дабы въ присутствiи Е. В. одинъ громче другого не говорили; въ противномъ случаѣ наказаны будутъ по примѣру сего числа случившемуся съ Капитанъ-лейтенантомъ Орловскимъ. (Матерiалы, Т. XVI).

Офицеры «Штандарта»

ДЕСЯТЬ ЛѢТЪ
на
ИМПЕРАТОРСКОЙ ЯХТѢ
«ШТАНДАРТЪ»

Въ пять часовъ вечера, 26 августа 1906 г., императорская яхта «Александрія» пришла подъ брейдъ-вымпеломъ Его Величества изъ Петергофа на малый Кронштадтскій рейдъ съ Ихъ Величествами и августѣйшими дѣтьми.

Для встрѣчи Государя на яхтѣ при приближеніи играли «встрѣчу», какой либо маршъ. Но скоро Чагинъ выбралъ одинъ очень красивый маршъ, нѣмецкій «Унтеръ Стандартенъ», его немного передѣлали, назвали маршемъ «Штандартъ» и Государь утвердилъ его какъ официіальную свою встрѣчу. Какъ только Вильгельмъ узналъ объ этомъ, онъ немедленно выбралъ одинъ старый голландскій маршъ и тоже ввелъ его, какъ свою официіальную встрѣчу. Не любилъ кайзеръ, чтобы его превосходили.

Порядокъ встрѣчи былъ таковъ: когда Государь выходилъ, всегда первымъ, и вступалъ на шканцы, командиръ встрѣчалъ рапортомъ и затѣмъ, согласно уставу, рапортовалъ вахтенный начальникъ. Послѣ этого караулъ бралъ «на караулъ» и оркестръ игралъ гимнъ. Но Государь сейчасъ же останавливалъ оркестръ и шелъ здороваться съ карауломъ и командой. Государыня, выйдя на палубу, останавливалась у рубки, противъ фронта офицеровъ, окруженная всѣми дѣтьми. Какъ Государыня, такъ и дѣти, были въ этотъ первый разъ чрезвычайно смущены. Они еще не знали многихъ офицеровъ. Тѣмъ временемъ Государь началъ обходъ офицеровъ, подавая каждому изъ насъ руку, послѣ того какъ Чагинъ называлъ насъ. И въ это же время Государыня подошла къ фронту офицеровъ, и мы всѣ цѣловали руки Ея, Наслѣдника, тогда еще совсѣмъ маленькаго, и княженъ.

Съ Ихъ Величествами въ это плаваніе были: министръ

двора, тогда еще баронъ Фредериксъ, морской министръ адмиралъ А. А. Бирилевъ, начальникъ походной канцеляріи князъ Орловъ, его помощникъ, кап. 1 ранга графъ Гейденъ, товарищъ дѣтства Государя, которому Его Величество говорилъ на «ты», штабъ-офицеръ гофмаршальской части, князь Н. С. Путятинъ, бывшій офицеръ гвардейскаго экипажа, флигель-адъютантъ А. А. Дрентельнъ, состоявшій для порученій при министрѣ двора, и адъютантъ при морскомъ министрѣ, Лейт. Погуляевъ. Дамы: фрейлены: княжна Е. В. Оболенская, А. А. Танѣева и гофъ-лектриса Е. А. Шнейдеръ.

Государь приказалъ убрать караулъ и музыкантовъ, распустить команду, и офицерамъ переодѣться, послѣ чего принялъ начальствующихъ, только морскихъ, лицъ Кронштадтскаго порта, и пригласилъ ихъ на чай. Черезъ полчаса чай кончился, посторонніе лица уѣхали, и государь, переодѣвшись изъ морского сюртука въ тужурку, приказалъ сниматься съ якоря.

Вообще на яхтѣ было принято испрашивать разрѣшенія Его Величества напр., на съемку съ якоря, на спускъ флага, и если Государь на ходу бывалъ на мостикѣ, то командиръ всегда спрашивалъ разрѣшенія измѣнить курсъ, если какъ разъ въ этотъ моментъ это надлежало, но, конечно, въ болѣе мелкія явленія и событія судовой жизни, Государь не входилъ. Бывая на ходу, почти все время, даже поздно ночью, на мостикѣ, Государь всегда очень интересовался курсами и навигаціей, любилъ открывать маяки, большинство коихъ зналъ по именамъ и мѣстоположеніямъ, что, вѣроятно осталось еще отъ многомѣсячнаго плаванія на «Памяти Азова», въ бытность Наслѣдникомъ, при путешествіи на Востокъ.

На маломъ Кронштадтскомъ рейдѣ, мы всегда стояли на своей бочкѣ, такъ что съемка бывала не сложна; отдавали перлинь, и если стояли не носомъ къ выходу, то портовый катеръ разворачивалъ яхту за корму. Черезъ минуту мы давали ходъ, и, конвоируемые четырьмя миноносцами, выходили въ море, и дальше, въ Біоркѣ, гдѣ Ихъ Величества стояли въ прошломъ году на «Полярной Звѣздѣ».

Во время высочайшаго пребыванія на борту всѣ офицеры, свободные отъ службы, разъ навсегда, на время плаванія, приглашались къ высочайшему столу. И у насъ въ каютъ-компаніи на это время не было своего стола, и занятымъ по службѣ, напр. вахтенному начальнику и дежур-

ному механику, отпускали отъ двора, такъ называемый «гофмаршальскій» столъ, при чемъ мы могли приглашать иногда офицеровъ съ конвоировъ или другихъ судовъ Императорскаго отряда, и великія княжны очень любили заглядывать въ свѣтовой люкъ каютъ-компаніи, есть ли у дежурныхъ офицеровъ гости. Среди чиновниковъ министерства двора былъ секретарь министра, Б. М. Ненингеръ, очень милый и симпатичный человѣкъ, который постоянно сопровождалъ дворъ въ плаваніяхъ. Отличный лингвистъ, идеальный чиновникъ, онъ вѣдалъ сообщеніями прессѣ, обмѣномъ телеграммами, частной корреспонденціей Ихъ Величествъ, и плавалъ на яхтѣ съ самыхъ первыхъ пребываній Ихъ Величествъ до самыхъ послѣднихъ. Будучи очень друженъ со всѣми офицерами, Ненингеръ былъ разъ и навсегда приглашенъ въ каютъ-компанію, и постоянно завтракалъ и обѣдалъ съ дежурными офицерами.

Какъ только княжны прибывали на яхту, къ нимъ сейчасъ же приставляли матросовъ, по особому выбору, такъ называемыхъ «дядекъ». На ихъ обязанности было ни на минуту не отходить отъ княженъ, оберегать ихъ отъ разныхъ случайностей, сопровождать ихъ на берегъ, и даже купаться съ ними. Конечно, дядьки эти были только, пока дѣти были маленькими, и какъ милыя княжны любили ихъ! Дядьки разсказывали имъ разныя «морскія небылицы», про свою деревню, семью, про свои плаванія, и, конечно, мы старались выбрать, какъ можно лучшихъ и славныхъ русскихъ матросовъ. Одинъ изъ нихъ, Нагорный, потомъ былъ принятъ на службу къ Наслѣднику и былъ разстрѣлянъ послѣ убійства Семьи. Да и извѣстный по многочисленнымъ описаніямъ Екатеринбургскаго злодѣянія, Николай Сѣдневъ, былъ тоже со «Штандарта», — старшина капитанской гички и старшина «подносчиковъ» пожертвовалъ своею жизнью во имя любви къ Семьѣ. Очень любимымъ дядькой былъ, дядька при Анастасіи Николаевнѣ, самой живой и жизнерадостной изъ княженъ, Бабушкинъ — очень «фартовый» матросъ, отличный строевикъ унтеръ-офицеръ. Да и при Наслѣдникѣ, почти всю его жизнь, состоялъ боцманъ Деревенько, который былъ выбранъ адмираломъ Ниловымъ, какъ дядька, въ первое плаваніе Наслѣдника, на «Полярной Звѣздѣ», въ 1905 году.

Графъ Гейденъ привезъ княжнамъ маленькіе справочники, по самымъ простымъ морскимъ свѣдѣніямъ, и дядьки читали разную морскую премудрость княжнамъ, сами

разсказывали о морской практикѣ, но, главная ихъ забота была, чтобы княжны не упали за бортъ, не выпачкались гдѣ нибудь въ кочегаркахъ, куда они любили иногда спускаться; а, въ благодарность, послѣ плаванія, эти дядьки получали изъ рукъ своихъ княженъ часы съ орломъ, а Ихъ Величества награждали ихъ медалями и деньгами.

Какъ всегда, Государь поднялся на ходовой мостикъ, княжны съ дядьками въ свои любимые фонари, и Его Величество, кратко ознакомился съ курсомъ и ходомъ яхты. Послѣ чего, спустившись на палубу, подошелъ къ группѣ офицеровъ, и началъ насъ разспрашивать, кто на чемъ плавалъ до сихъ поръ; меня, какъ отлично помню, спросилъ, не мой ли отецъ служилъ у него въ Атаманскомъ полку, и не братъ ли я дипломата Саблина. Свѣдѣнія Государя были вѣрны.

Мнѣ нечего прибавить къ тому, что извѣстно о личности Государя Императора Николая Александровича. За послѣдующіе годы плаванія, мы всѣ могли узнать высокія душевныя качества Государя, но не какъ правителя, конечно, а какъ «хозяина», и не только своей яхты, а, вообще, своего народа. Мы готовы были ему служить, кромѣ, конечно, какъ монарху и Императору, но и как человѣку, душевно и сердечно, къ намъ относившемуся, какъ прекрасному семьянину, и вообще какъ къ очень хорошему человѣку. И служили мы всѣ отъ глубины души и помысловъ.

Въ настоящее время характеръ и качества покойнаго Государя описаны слишкомъ много. На судъ общества вынесено, безъ всякаго разбора, много разной переписки, дневниковъ и воспоминаній. Но я, до сихъ поръ, не встрѣтилъ ни одного описанія, въ которомъ бы не сквозило личное, иногда обиженное, чувство. Всѣ описанія личности Монарха были сдѣланы государственными дѣятелями, не бывшими такъ близко къ Государю, какъ это выпало на долю нѣкоторыхъ лицъ свиты, насъ офицеровъ «Штандарта», и еще офицеровъ другихъ полковъ, въ коихъ Государь бывалъ часто и запросто. И это жалко, потому что надо раздѣлять личность Государя, какъ Правителя и, какъ Императора-человѣка, отца своихъ подданныхъ.

Императрицу Александру Федоровну, я, до 26 Августа 1906 года, видѣлъ только на парадахъ, на улицахъ и въ театрѣ. Я не могу представить тутъ характеристику Императрицы, какъ правительницы, потому что объ этомъ заго-

ворили во время войны, и даже послѣ того, когда Государь вступилъ въ командованіе всѣми арміями и флотомъ. До этого времени всѣ должны признать, что Царица была далека до какого либо правленія. Мы на яхтѣ видѣли въ ней только отличную мать, идеальную жену, поразительную христіанку и всемилостивѣйшую хозяйку своей яхты. Императрица, хотя и хорошо говорила по-русски, но очень стѣснялась, но, не отъ, быть можетъ, не совсѣмъ отличнаго знанія русскаго языка, а отъ природы своего характера, молчаливаго и замкнутаго, возможно подъ вліяніемъ англійскаго воспитанія. Нѣтъ сомнѣнія, что наслѣдственность и болѣзненное состояніе, особенно за послѣдніе годы, дѣлали много тайнаго и непонятнаго въ жизни Царицы, но намъ, благодаря судьбѣ, такъ близко видѣвшихъ Ихъ Величества, многое было понятно и просто. Государыня была сложная натура, гораздо выше той среды и людей, среди которыхъ она проживала, а кромѣ того, интересно было бы знать, какъ жила бы и какія бы чувства испытывала, всякая другая женщина на мѣстѣ Государыни, имѣвъ сына, послѣ столь страстныхъ надеждъ и желаній, и при этомъ одного только сына, не по ея винѣ не крѣпкаго здоровьемъ, и съ такой отвѣтственной будущностью.

Мы видѣли и болѣзнь Наслѣдника, и страхъ родителей; многіе изъ насъ были сами отцами, но, я думаю, что матери должны испытывать совершенно незнакомыя мужчинамъ чувства, въ страхѣ за жизнь и здоровье своихъ дѣтей, не говоря о томъ, что предметомъ этихъ душевныхъ, да и физическихъ волненій и сомнѣній, былъ будущій Императоръ Всея Россіи.

Государь не любилъ большихъ ходовъ, и мы, обыкновенно, съ Ихъ Величествами, ходили 16-17 узловъ, что было наиспокойнѣйшимъ ходомъ. Біоркэ находится всего въ 3-хъ часахъ хода отъ Кронштадта. Къ восьми часамъ вечера мы были на якорѣ, въ живописной бухтѣ Біоркэ, на берегахъ которой, вдали, виднѣлись огоньки городка и высокая колокольня кирхи, которая была построена на пожертвованія Ихъ Величествъ въ прошломъ году, во время стоянки на «Полярной Звѣздѣ».

Всѣ офицеры были приглашены къ Высочайшему обѣду въ сюртукахъ, какъ былъ одѣтъ и Государь.

Государь всегда сидѣлъ за столомъ предсѣдателемъ.

По правую руку отъ него — Ея Величество, имѣя сосѣдями, въ началѣ плаванія, сопровождающихъ насъ мини-

стровъ, или же, пріѣзжавшихъ съ докладами, вродѣ Витте или Столыпина, которые, собственно говоря, были единственными, отъ которыхъ Государь принималъ доклады во время шхерныхъ плаваній. Потомъ, около Государыни сидѣли лица свиты, и, наконецъ, доходила очередь и до офицеровъ яхты. Такъ что, при продолжительномъ плаваніи иногда приходилось сидѣть рядомъ съ Государыней три-четыре раза. И эта честь и вниманіе не были стѣснительны и не смущали насъ, потому что, хотя Александра Федоровна была очень молчалива, но всегда находила нѣсколько словъ для начала разговора, да и Государь любилъ поговорить и послушать. Говорили о чемъ угодно, а очень остроумный человѣкъ, нашъ штурманъ, И. И. Конюшковъ, совѣтовалъ молодежи, передъ такой очередью сидѣнія рядомъ съ царицей, вычитать изъ словаря Брокгауза и Ефрона что нибудь занятное, что и избрать темой разговора. Далѣе сидѣли, по лѣвую руку отъ отца, великія княжны по очереди, потомъ фрейлины съ мужской частью свиты, офицеры, какъ кому приходилось и, въ концѣ стола — гофмаршалъ, или лицо замѣняющее его, вродѣ князя Путятина; по бокамъ коего были постоянныя мѣста начальника походной канцеляріи и флагъ-офицера при флагкапитанѣ. Когда я былъ назначенъ на эту должность, то четыре года просидѣлъ всѣ обѣды и завтраки на этомъ мѣстѣ, рядомъ съ гофмаршаломъ графомъ П. К. Бенкендорфомъ, который былъ чрезвычайно любезный и милый собесѣдникъ.

За обѣдомъ игралъ хоръ балалаечниковъ нашего экипажа изъ школы юнгъ. За маленькимъ столомъ, черезъ который проходила бизань-мачта, накрыты были закуски и, Государь, подходя къ нему, обращался къ присутствующимъ съ неизмѣнной, одной и той же фразой: — «Не угодно-ли закусить».

Государь пилъ только сливовицу, одну-двѣ рюмки: эту водку привозили изъ Польши изъ погребовъ В. К. Николая Николаевича, и она была чудесна. Однако приглашеннымъ ее особенно не предлагали, и всѣ пили извѣстную «замшевую» казенную водку, которая называлась такъ потому, что пробка была обернута замшей, чтобы не придать, случайно, водкѣ привкуса пробки.

Государь очень любилъ закуски, кромѣ икры, семги и вообще соленыхъ рыбъ. Онъ какъ то разсказывалъ, почему у него не было вкуса къ этимъ прекраснымъ вещамъ. Воз-

вращаясь съ Востока, Государь ѣхалъ по Сибирскому пути. На многихъ станціяхъ его встрѣчали депутаціи и предлагали хлѣбъ-соль. И повсюду бывала только эта рыба и икра. А такъ какъ была невыносимая жара, то Государю хотѣлось пить, и при этой жаждѣ ему предлагали только эти соленыя вещи. Съ тѣхъ поръ Государь въ ротъ не бралъ этихъ закусокъ.

Метръ д'отелемъ Высочайшаго Двора, въ теченіи первыхъ плаваній, былъ, извѣстный владѣлецъ ресторана на Морской улицѣ въ Петербургѣ, Пьеръ Кюба. Его вывезъ изъ Парижа, въ свое время, В. К. Алексѣй Александровичъ, знавшій прекрасный ресторанъ Кюба на Шанъ д'Элизэ. Кюба былъ очень милый старикъ-французъ, большой мастеръ своего дѣла и имѣвшій всегда что либо особенное для Ихъ Величествъ среди закусокъ: пирожокъ слоеный съ грибами, какой нибудь форшмакъ, и Государь, взявъ себѣ, сейчасъ же передавалъ его приглашеннымъ, хотя закусокъ всегда было до десятка сортовъ. Одѣтъ Кюба, всегда присутствовавшій при подачѣ закусокъ, былъ очень стильно: бѣлая поварская куртка, такой же передникъ, клѣтчатые сѣрые брюки и парусиновыя туфли на войлочной подошвѣ. Очень представительный, Кюба брилъ усы и носилъ бакенбарды, пробривая ихъ посрединѣ. Съ Адмираломъ Ниловымъ, Кюба былъ въ особыхъ отношеніяхъ, зная его еще по Парижу, гдѣ Ниловъ жилъ иногда мѣсяцами съ Великимъ Княземъ. Поэтому, по вечерамъ, Кюба приносилъ Нилову, который былъ большой любитель благородныхъ напитковъ, что нибудь особенное: какой нибудь наполеоновскій коньякъ, старинныя наливки, и начинались воспоминанія о Парижѣ, о бывшей жизни, иногда далеко за полночь. Дарилъ и мнѣ Кюба прекрасныя бутылочки, тѣмъ болѣе, что моя, флагъ-офицерская каюта, была какъ разъ рядомъ съ его; отдѣляла насъ только переборка.

Столъ подъ руководствомъ Кюба былъ превосходенъ, хотя свита, да и мы, грѣшные, иногда говорили, что нѣкоторое разнообразіе не ухудшило бы меню Кюба. Я не говорю о питательности стола, потому что лучше всего за меня могла говорить таблица вѣса всѣхъ чиновъ и лицъ, начиная съ Государя и дѣтей, и до послѣдняго офицера, которая вывѣшивалась въ рубкѣ съ перваго дня плаванія, и еженедѣльно показывала, что всѣ прибавляли въ вѣсѣ. Государыня никогда не взвѣшивалась.

Блюдъ было много — завтракъ всегда былъ съ супомъ, какъ обѣдъ, и только за завтракомъ бывало на одно блюдо меньше — пять, вмѣсто шести — другой разницы не было.

Столъ убирался очень красиво цвѣтами, причемъ въ шхерахъ, въ осеннее время, его убирали всевозможными ягодами и блеклыми, осеннихъ цвѣтовъ, листьями, что бывало очень необыденно и оригинально. Однажды былъ даже конкурсъ на таковое украшеніе.

Обѣдъ продолжался очень долго, и я не помню, за всѣ десять лѣтъ, чтобы за столомъ сидѣли менѣе часа двадцати минутъ. Большей частью Государь засиживался болѣе полутора часа.

Передъ Его Величествомъ всегда стояла бутылка, особо любимаго портвейна, который назывался собственнымъ Его Величества. Никогда Государь никого имъ не угощалъ. Также, каждый день за завтракомъ, подавали всей Августѣйшей семьѣ, такъ называемое «Августѣйшее» блюдо, — великолѣпный кусокъ англійскаго ростбифа. До него никогда никто не дотрагивался, и никому другому его никогда не предлагали. Это былъ обычай русскаго двора со времени Императора Николая I-го, который былъ, какъ извѣстно, страстный англоманъ. И это блюдо, каждый день свѣжее, такъ и уносили нетронутымъ, и давали, вѣроятно, прислугѣ.

Послѣ сладкаго, Государь всегда произносилъ одну и ту же фразу: — «кому угодно курить?» — и всѣ закуривали.

Въ началѣ плаваній, Наслѣдникъ и княжны, вслѣдствіе малаго возраста, только завтракали съ родителями. Впрочемъ, Наслѣдникъ и не завтракалъ за общимъ столомъ, а у себя въ каютѣ, или на верхней палубѣ. Потомъ, когда дѣти подросли, они всегда бывали за Высочайшимъ столомъ.

Государь пилъ одну-двѣ рюмки своего портвейна, никогда — ни бѣлаго, ни краснаго вина, и всегда два-три небольшихъ бокала шампанскаго, которое прежде было — исключительно французскій «Гейдзикъ-Монополь», спеціальнаго купажа, и заготовки для Высочайшаго двора, а потомъ русское «Абрау-Дюрсо». Монополь былъ совершенно исключительнаго вкуса и качества. Въ продажѣ такого вина нельзя было имѣть. И всѣ жалѣли, когда дворъ перешелъ на отечественное шампанское, хотя оно тоже

было прекрасное и въ продажѣ таковаго тоже нельзя было найти.

Послѣ обѣда, въ царской рубкѣ, начинались игры. Въ карты, на яхтѣ, Государь никогда не игралъ, хотя, судя по записямъ въ его дневникѣ, умѣлъ играть и въ молодости предавался этому развлеченію. Зато онъ былъ большой любитель домино. Во время этого плаванія его постоянными партнерами были Чагинъ, Дрентельнъ и инженеръ-механикъ Чистяковъ. Играли, конечно, не на интересъ, но впослѣдствіи партнеры, чтобы придать изюминку игрѣ, вели между собой счетъ, о чемъ Государь даже не подозрѣвалъ. При чемъ, если Государь выигрывалъ со своимъ партнеромъ, то и партнеръ получалъ выигрышъ отъ Государя, и наоборотъ. Но чаще всего партнеръ съ Государемъ выигрывалъ, потому что Его Величество очень хорошо игралъ въ эту занимательную игру. Въ это, и еще нѣсколько послѣдующихъ плаваній, Государыня тоже принимала участіе въ играхъ. Адъютантъ морского министра, С. С. Погуляевъ, преподнесъ Ихъ Величествамъ небольшой билліардъ, который заграницей назывался «билліардомъ Николя», и, игра на которомъ заключалась въ томъ, чтобы загнать въ маленькую лузу противника пробковый шарикъ, при помощи воздушной струи изъ небольшого балончика. Поле этого билліарда представляло акварель, изображавшую рейдъ Біоркэ. Играли вчетверомъ. Не скажу, чтобы игра была занимательна. Дуть въ балонъ было утомительно, и игра скорѣе для дѣтей.

Въ этотъ, первый же вечеръ, я имѣлъ честь играть съ Государыней, А. А. Танѣевой и Погуляевымъ. Первый разъ въ жизни, мнѣ приходилось сидѣть такъ близко къ Императрицѣ, невольно касаться ея руки и пальцевъ при передачѣ шарика, видѣть лицо на такомъ близкомъ разстояніи; все это было такъ необычно, такъ удивительно, что я прямо-таки не вѣрилъ, на яву ли все это, или можетъ быть мнѣ снится сонъ. И я сразу же почувствовалъ, какая простая и милая была женщина, въ это время, Царица. Со мною Государыня говорила по французски, вообще же, царская семья, между собой, всегда говорила по англійски, кромѣ Государя съ дѣтьми, который всегда говорилъ по русски. Между прочимъ, удивительно, что всѣ царскія дѣти очень плохо говорили по французски. Государь же, какъ извѣстно, отлично говорилъ и по французски, и по нѣмецки и

по англійски, точно также какъ и Императрица. Дѣти по нѣмецки не знали ни слова.

Балоны для полученія воздуха, нужно было очень сильно сжимать и, скоро, Государыня натерла себѣ пузырь на пальцѣ, но не хотѣла обернуть руку платкомъ, какъ это сдѣлала Танѣева, замѣтивъ, что ей жаль протереть, платокъ. Меня удивила эта бережливость, каковая, какъ мы впослѣдствіи имѣли случай не разъ убѣдиться, была, можетъ быть, отличительной чертой царицы.

Государыня была въ отличномъ расположеніи духа и очень веселилась. Разговоръ былъ самый непринужденный, равно какъ и за сосѣднимъ столикомъ, за домино, игра шла все время очень оживленно.

Въ 11 часовъ подали чай и игры прекратились. Государь всталъ изъ за игры первымъ, и только тогда кончили и мы. Всѣ игравшіе сѣли за большой столъ, кто гдѣ хотѣлъ, поданъ былъ чай въ большомъ чайникѣ и очень большой бульоткѣ, и Государь сѣлъ противъ нихъ и сталъ всѣмъ разливать чай, спрашивая, кто какъ любитъ, покрѣпче или нѣтъ. И когда кому либо угодно было еще стаканъ, Царь опять наливалъ, а Государыня передавала черезъ сосѣдей. Кромѣ печеній и фруктъ не было ничего, а на закусочномъ столѣ стояли преаппетитные сандвичи и напитки, но Государь ни самъ не взялъ ничего и никому не предложилъ. И, за всѣ наши плаванія, подобный чай подавался каждый вечеръ, точно также какъ и вино и сандвичи, но чай пили, а до напитковъ никто никогда не дотрагивался, кромѣ гофмаршала, графа Бенкендорфа, который, поздно вечеромъ, поднимался въ столовую и всегда съѣдалъ сандвичей и выпивалъ вина.

Послѣ чая Ихъ Величества вышли на верхнюю палубу посмотрѣть, какъ охранные миноносцы свѣтятъ кругомъ яхты и Государыня, незамѣтно, сунула въ руку вахтеннаго начальника горсть печеній и конфектъ. Это бывало всякій разъ послѣ вечернихъ игръ, и мы, вахтенные начальники, очень цѣнили этотъ пустякъ, это вниманіе, тѣмъ болѣе, что царица дѣлала это какъ бы тайкомъ, зная, что это не совсѣмъ корректно въ служебномъ смыслѣ, но это доказываетъ, до чего Ихъ Величества были милы и добры къ офицерамъ своей яхты.

На другой день по прибытіи начались охоты. Въ Императорскій отрядъ, который конвоировалъ «Штандартъ», въ это плаваніе, входили пять эскадренныхъ миноносцевъ,

построенныхъ на добровольныя пожертвованія, что было благой иниціативой В. К. Александра Михайловича, яхта «Александрія», со своими двумя конвоирами — чудными суденышками: «Дозорный» и «Развѣдчикъ» и посыльное судно «Азія», бывшій крейсеръ и когда-то яхта генералъ-адмирала. На ней плавали чины дворцовой охраны, которые несли сторожевую службу по берегамъ рейда, на которомъ стояла яхта.

На охоты, обыкновенно, шли на одномъ изъ конвоировъ «Александріи». Стояли чудные августовскіе дни, воздухъ былъ удивительно прозраченъ, летала паутинка, и солнце сильно пригрѣвало днемъ, но не пекло уже по лѣтнему.

Ровно въ два съ четвертью, Ихъ Величества со свитой и приглашеными офицерами съ конвоировавшихъ судовъ, отбыли на охоту. Отъ параднаго трапа отвалилъ щегольскій «Развѣдчикъ», командовалъ коимъ общій любимецъ во флотѣ, М. Н. Кирпичевъ. При входѣ Государя на него, на гротъ мачтѣ взвился желтобѣлый, косицеобразный флажокъ, съ императорскимъ орломъ въ крыжѣ — брейдвымпелъ Ихъ Величествъ. Высокіе охотники расположились прямо на палубѣ, на малиновыхъ бархатныхъ пуфахъ и складныхъ табуреткахъ, а свита и гости сгруппировались около машиннаго люка. «Развѣдчикъ» сразу отъ трапа забралъ свой 15-ти узловой ходъ и черезъ нѣсколько минутъ исчезъ въ зеленом проходѣ близлежащихъ причудливыхъ острововъ.

На яхтѣ стало тихо. Вахтенное отдѣленіе подмело еще разъ, безукоризненно чистую, палубу, и придворная прислуга, съ желающей командой, уѣхали на берегъ. А изъ нижнихъ каютъ вылѣзли комнатныя женщины Ея Величества и горничныя-дѣвушки великихъ княженъ, съ работами и подышать свѣжимъ воздухомъ. Старый камердинеръ Государя, Радцигъ, съ неизмѣннымъ Владиміромъ въ петличкѣ, усѣлся на ютѣ въ удобное кресло съ газетой и точно такой же сигарой, какъ у министра двора. Вахтенный начальникъ, отъ скуки, попробовалъ было придраться къ какому то мусору, но не найдя ничего, кромѣ идеальной чистоты, пошелъ флиртовать съ молоденькими нянюшками великихъ княженъ.

Затрещалъ безпроволочный телеграфъ.

— «Ваше высокородіе, такъ что радія.» — подбѣжалъ

къ вахтенному начальнику бравый телеграфистъ Враншанъ.

— «Новый Петергофъ — «Штандартъ». Флагъ-капитану Его Величества. «Пограничникъ» со статсъ-секретаремъ Витте вышелъ въ море въ два пятнадцать. Аренсъ».

— «Вахтенный, командиру!» —

Черезъ минуту командиръ, И. И. Чагинъ, какъ всегда бодрой походкой, выбѣжалъ на верхнюю палубу.

— «Что мы пошлемъ за Витте? Что у васъ на водѣ?»

Кромѣ большого царскаго катера былъ спущенъ и маленькій, офицерскій, но онъ ушелъ на берегъ, до вечера.

— «Вотъ несутъ черти! Прикажите приготовить царскій катеръ». —

—«Есть». —

— «Вотъ не кстати-то. Испортитъ онъ намъ весь вечеръ». —

Чагинъ не любилъ Витте. Да и прочая свита, кромѣ министра двора. Теперь, когда появились воспоминанія Витте, можно видѣть, что и Государь его не любилъ. Но и Витте не стѣснялся въ опредѣленіяхъ Государя, и какъ правителя, и какъ человѣка. Особенно грубо Витте опредѣляетъ Государя какъ «хорошо воспитаннаго гвардейскаго полковника». И это было дѣйствительно такъ, какъ можно было видѣть по пріему, который былъ оказанъ Витте въ этотъ вечеръ его прихода на «Штандартъ». И до чего долженъ былъ быть уязвленъ человѣкъ такого ума, какъ С. Ю. Витте, давъ такое опредѣленіе покойному Государю.

На катерѣ начали подымать пары.

Пробило восемь склянокъ, — 4 часа, и вахтенный начальникъ кончилъ вахту и флиртъ съ нянюшками, сдавъ все это слѣдующему лейтенанту.

Опять подмели верхнюю палубу, обтерли мѣдяшку, обтянули тенты, и, въ сотый разъ, приказали сигнальщикамъ, чертямъ, хорошенько смотрѣть за «Развѣдчикомъ».

Вахтенный начальникъ вступилъ въ исполненіе своихъ обязанностей и флирта, и началъ учить дѣвушекъ смотрѣть на голубую, зеленоватую воду внизъ головой, отъ чего вода казалась перламутровой, и даже багровой, — эффект прилива крови къ головѣ и глазамъ.

А въ царской рубкѣ приготовляли пятичасовой чай. Пекарь Ихъ Величествъ, съ неизмѣнной наружностью «женъ-премьера» изъ Михайловскаго театра, важно пронесъ

подогрѣвать московскіе калачики и соленые витые батоны. Кондитеръ убиралъ горки съ конфектами, а старый гофъ-фурьеръ, Ферапонтьевъ, очень похожій на предсѣдателя правительствующаго сената, въ строгомъ, синемъ съ золотыми пуговицами, сюртукѣ и въ бѣломъ крахмальномъ галстукѣ, вынесъ вахтенному начальнику и нянюшкамъ горсть свѣжаго миндаля, въ бархатистой зеленоватой шелухѣ.

— «Ваш-скородіе... Ихъ Величества возвращаются...» — закричали сигнальщики съ мостика.

— «Вахтенный, доложи командиру и старшему офицеру, «Развѣдчикъ» возвращается» —

Камерфрау, нянюшки и почтенный камердинеръ съ министерской сигарой «сгорѣли» въ мгновеніе ока съ верхней палубы.

«Развѣдчикъ», подъ желто-бѣлымъ флажкомъ, вышелъ изъ дымчатыхъ зелено-красныхъ островковъ и, лихо разрѣзая воду, съ каждой минутой, быстро приближался къ «Штандарту». Подъ кормой яхты, круто срѣзавъ, «Развѣдчикъ» застопорилъ, и безшумно, въ точку, подошелъ къ трапу. Въ этотъ же моментъ, изъ за мыска, показался стройный силуэтъ «Пограничника».

Вахтенный начальникъ осмотрѣлъ еще разъ, блиставшую чистотой, палубу, покрутилъ ухо юнгѣ, вздумавшему выглянуть за бортъ, и взялъ подъ козырекъ.

Придворный пекарь, съ выраженіемъ величайшаго священнодѣйствія на лицѣ, пробѣжалъ въ рубку со своими булками. Командиръ, на нижней площадкѣ трапа, помогалъ выйти Государынѣ и княжнамъ.

Государь поднялся на палубу въ отличномъ настроеніи, веселый, привѣтливый, довольный удачной охотой и чуднымъ днемъ. Офицеры и свита выходили кто съ чѣмъ: убили и лисицъ, и зайцевъ, и птицъ.

Чагинъ подалъ флагъ-капитану радіо. Уронивъ два раза монокль, Ниловъ, наконецъ, разобралъ телеграмму и, выразивъ на лицѣ отвращеніе, отвѣтилъ:

— «Доложите ужъ сами. Избавьте меня отъ этого удовольствія» — Чагинъ отдалъ радіо графу Гейдену, — тотъ отослалъ министру двора. Рѣшили доложить послѣ чая.

Какъ всегда, Государь самъ разливалъ чай всѣмъ приглашеннымъ, оживленно вспоминая эпизоды охоты и за столомъ было весело и непринужденно; всѣ проголодались.

Ихъ Величества шутили, княжны искали въ миндалѣ «филипхенъ» и рѣзвились съ офицерами.

Когда, послѣ чая, всѣ вышли изъ рубки и приглашенные начали откланиваться, на рейдъ влетѣлъ «Пограничникъ» и, получивъ сигналъ: «стать по усмотрѣнію командира», съ грохотомъ отдалъ якорь въ нѣсколькихъ кабельтовыхъ отъ «Штандарта».

— «Кто это пришелъ?» — обратился Государь къ Чагину — «нашъ очередной?» — Съ Императорскаго отряда, два-три раза въ недѣлю, ходили миноносцы, по очереди, въ Петергофъ, за провизіей и почтой.

— «Никакъ нѣтъ-съ, Ваше Величество, это — «Пограничникъ» изъ Петергофа,.. с... с...»

Министръ двора перебилъ командира:

— «Это, Ваше Величество, графъ Витте съ докладомъ». —

Голубые глаза Императора мгновенно потухли.

— «Развѣ мы ждали? Пошлите сказать, что я приму ровно въ семь», — и, перемѣнившейся и усталой походкой, Государь ушелъ къ себѣ внизъ.

— «Что Вы пошлете за нимъ?» — спросилъ Чагина Ниловъ.

— «Прійдется царскій катеръ, потому что маленькій на берегу».

— «Вотъ еще... царский катеръ... довольно и маленькій... пошлите сказать, когда Его Величество приметъ».

— «Есть... кто подвахтенный? Вы, Николай Васильевичъ... отправляйтесь и доложите».

Черезъ нѣсколько минутъ капитанская гичка доставила меня на миноносецъ. Графъ Витте гулялъ по палубѣ уже въ вицъ-мундирѣ со звѣздой и въ лентѣ. У трапа крутился великолѣпный секретарь съ толстымъ портфелемъ. Я передалъ прекрасному молодому человѣку о часѣ пріема, узнавъ о чемъ, Витте, тутъ же началъ разоблачаться. Безъ пяти семь я снова былъ у борта «Пограничника», на рулѣ, успѣвшаго вернуться съ берега, маленькаго катера. Графъ вкатился какъ медвѣдь, принятый въ объятія старшины, и раскачалъ весь катеръ. За нимъ вскочилъ блестящій карьеристъ съ портфелемъ, и весь короткій переходъ до яхты, Витте что то спрашивалъ у него и загибалъ пальцы. Поразилъ меня удивительно землистый цвѣтъ лица графа.

Поднявшись на палубу яхты, Витте, очень дружески, поздоровался съ барономъ Фредериксъ, очень сухо, но заискивающе съ Ниловымъ, и, не обративъ никакого вниманія на остальныхъ встрѣчавшихъ, прослѣдовалъ за скороходомъ въ нижній кабинетъ Государя.

Какъ обыкновенно, свита и всѣ мы, безъ пяти восемь, собрались у закусочнаго стола. Безъ минуты вышелъ Витте, а съ боемъ часовъ, поднялись въ рубку Августѣйшіе Хозяева. Графъ очень небрежно поздоровался съ дамами и свитой, и во все время закуски пробовалъ разговаривать съ Императрицей, которая была въ этотъ вечеръ особенно молчалива и отвѣчала короткими «да» и «нѣтъ».

Высокій гость сидѣлъ рядомъ съ Хозяйкой, и, на томъ концѣ стола, всѣ чувствовали себя какъ будто не въ своей тарелкѣ. Одинъ Государь былъ въ неизмѣнно прекрасномъ настроеніи, привѣтливо разговаривалъ и смѣялся, точно никто и ничто не нарушило его прекраснаго расположенія духа. За обѣдомъ играли опять балалаечники-юнги, которые, послѣ программы, обыкновенно исполняли любимыя пьесы княженъ. Всегда веселыя и шумныя, дѣти, въ этотъ вечеръ, сидѣли смирно, и флагъ-офицеръ, завѣдывавшій хоромъ, получилъ въ концѣ обѣда, отъ одной изъ княженъ, записочку на клочкѣ меню:

— «Пожалуйста, не играйте нашихъ любимыхъ вещей. Да?» —

Послѣ обѣда Ихъ Величества вышли на верхнюю палубу, чтобы, какъ всегда, полюбоваться освѣщеніемъ прожекторовъ съ миноносцевъ, которые держали кругомъ «Штандарта» свѣтовую преграду. Его Величество угощалъ, обыкновенно, присутствующихъ великолѣпными турецкими папиросами и иногда долго оставался среди свиты и офицеровъ за разговорами. Этотъ разъ, Государь никому не предложилъ папиросъ и, хотя графъ Витте старался быть очень свѣтскимъ, разговоръ не клеился.

Царь, наружно очень милый и любезный, имѣлъ видъ человѣка, который ждетъ лишь отъѣзда дорогихъ гостей. Повидимому, гость это понялъ, потому что сразу собрался уѣзжать и торопливо откланялся. Я, опять на рулѣ маленькаго катера, отвезъ графа на «Пограничникъ», удостоился тяжелой ручки, и миноносецъ, получивъ разрѣшеніе слѣдовать по назначенію, началъ быстро сниматься съ якоря.

Зашумѣли вентиляторы, зазвенѣлъ машинный телеграфъ, вспыхнули отличительные огни, и тонкій силуетъ, мелькнувъ гакобортнымъ огнемъ, скоро исчезъ въ клубахъ дыма, издали озаряясь факелами изъ трубъ. Графъ Витте отбылъ съ рейда Біоркэ.

Когда я вернулся на яхту и вышелъ на верхнюю палубу, Государь, опять веселый, со смѣющимися глазами, курилъ у трапа, окруженный свитой и офицерами.

— «Благополучно доставили, Николай Васильевичъ»?

— «Такъ точно, Ваше Императорское Величество». —

— «Ну, слава Богу... Теперь не вредно сыграть партію въ домино, Иванъ Ивановичъ!..» — пригласилъ нашъ незабвенный Хозяинъ своихъ партнеровъ.

Когда всѣ сѣли за столъ въ царской рубкѣ, Государь, съ удовольствіемъ затягиваясь толстой папиросой, замѣтилъ:

— «Хорошо быть дома, въ своей компаніи, и когда уѣдутъ гости... Кто начинаетъ?» —

А черное небо было усѣяно въ этотъ дивный вечеръ звѣздами, и, прямо надъ яхтой, мигала Большая Медвѣдица, которой кокетливо отвѣчала Полярная звѣзда. Былъ мертвый штиль, и съ берега доносился на яхту бодрящій свѣжій ароматъ сосенъ.

Послѣ игры опять былъ чай, и всѣ вспоминали про охоту. Государыня чаще всего сидѣла на номерѣ съ Государемъ, а дѣти оставались на берегу у шлюпокъ, на которыхъ переѣзжали съ «Развѣдчика» и грѣлись на солнцѣ, жарили картошку или ходили собирать грибы. Во время одной такой прогулки, я шелъ съ А. А. Танѣевой и Анастасіей Николаевной. Въ лѣсу мы встрѣтили нищаго безъ руки, который на крючкѣ, вмѣсто кисти, несъ корзинку съ крестьянской мелочью — гребешками, нитками и какимито пуговицами. Танѣева, очень добрый и отзывчивый человѣкъ, попросила меня дать несчастному инвалиду милостыню. Я далъ новенькій полтинникъ и мы пошли далше. Я, конечно, забылъ объ этомъ случаѣ, а когда вернулись на яхту, то вскорѣ пріѣхалъ офицеръ охраны и привезъ мнѣ мой полтинникъ обратно: оказалось, что я подалъ его ихъ охраннику.

На этихъ охотахъ было очень трогательно смотрѣть на министра двора. Онъ сидѣлъ всегда на складномъ стулѣ, съ громадной сигарой и мирно дремалъ. Ружье его стояло рядомъ, а егерь, его же выѣздной, Завьяловъ, ходилъ тутъ

же по номеру, и собиралъ бруснику въ большой парусиновый конвертъ съ надписью «Его Императорскому Величеству», — въ каковыхъ министръ направлялъ корреспонденцію Государю. Когда шумъ загонщиковъ приближался, баронъ осторожно клалъ мундштукъ съ сигарой на пень, бралъ ружье и готовился на звѣря. Тутъ Завьяловъ кричалъ: «летитъ, Ваше Вскопревосх... стрѣляйте...» — баронъ вскакивалъ, стрѣлялъ, промазывалъ, садился и спрашивалъ: — «ну что, попалъ?» — «Никакъ-съ нѣтъ... не попали... улетѣли...» — И опять баронъ брался за сигару, одолѣваемый дремотой, а Завьяловъ за бруснику.

Возвращеніе съ такихъ охотъ, иногда, бывало очень поздно, когда уже темнѣло. Вечера были прохладные, и было такъ пріятно попасть съ сырости и изъ болотъ, на теплое судно, ярко освѣщенное, въ уютныя помѣщенія, причемъ Ихъ Величествамъ, въ такихъ случаяхъ, подавали чай на этихъ суденышкахъ, въ спеціально построенныхъ на нихъ каютъ-салонахъ. Часть свиты и приглашенные пили чай, а мы старались усѣстся на теплые кожуха котловъ, и намъ подавали сандвичи и мадеру. И княжны очень любили выскочить изъ за большого стола и забраться съ ногами въ высокихъ сапожкахъ на эти же кожуха, и опять съѣсть сандвичъ, и при этомъ пугались, разбрасываемыхъ далеко въ стороны, темныхъ волнъ, и вѣроятно представляли себѣ, что идутъ по бурному океану. До чего эти минуты были чудесны, какъ эти прекрасныя дѣти были милы и довѣрчивы, такъ это просто трудно описать, это надо было пережить и чувствовать.

Съ этихъ охотъ привозили цѣлыя охапки всевозможной лѣсной зелени, листьевъ осенней окраски, мягкаго мха, и убирали ими каюты и салоны. И это было такъ красиво, такъ оригинально, и у Государыни было особое умѣніе, изъ всего этого, устроить красивый уголъ, развѣсить вѣтки въ разныхъ мѣстахъ и придать каютамъ такой деревенскій уютный видъ.

Августъ кончился, насталъ сентябрь, тоже всегда хорошій въ шхерахъ, и мы думали, что Ихъ Величества поплаваютъ, хоть еще недѣли двѣ, какъ вдругъ стало извѣстно, что къ 5-му сентября Ихъ Величества должны быть на праздникѣ кавалергардовъ, и что врядъ ли послѣ этого опять пойдутъ въ плаваніе. Конечно, это было очень грустно, особенно княжнамъ, которыя на яхтѣ не имѣли занятій, дѣлали что хотѣли, и цѣлыми днями сидѣли наверху

со своими дядьками, либо съ нами, офицерами, и слушали наши разсказы. Тутъ княжны, как бы выбрали себѣ офицеровъ, тоже вродѣ дядекъ, коимъ давали разныя порученія, вродѣ отправки писемъ, которыя мы конечно сдавали въ канцелярію; при гуляніи на берегу держали насъ за руки, при катаніяхъ на двойкахъ гребли со своими офицерами. Княжнамъ было тогда: Ольгѣ лѣтъ девять, Татіанѣ — восемь, а Марія и Анастасія были совсѣмъ маленькія. При Ольгѣ Николаевнѣ состоялъ Н. П. Саблинъ 2-ой, при Татьянѣ — я, при Маріи Николаевнѣ — Вадбольскій, и при самой шустрой и подвижной — Анастасіи Николаевнѣ — довольно молчаливый, степенный и серьезный штурманъ А. В. Салтановъ. Этому доставалось самая большая бѣготня и сутолока. Славная «Настасья», какъ звалъ ее Государь, была бѣдовая сорви-голова. Вѣчно растрепанная, вся растерзанная, она, съ утра до вечера, носилась по яхтѣ, лазила по мостикамъ, заглядывала куда не слѣдуетъ, пока, наконецъ, ее не уводили со скандаломъ укладывать спать. Родители говорили про нее, что это ихъ «клаунъ». Звали ее также «Шибзикъ».

Съ вечера приготовлялись къ походу, подняли всѣ шлюпки, и послѣдній обѣдъ былъ очень веселъ. Опять играли во всѣ игры, кончили безконечный пэзль; этихъ игръ, изъ составленія картинокъ изъ тысячи кусковъ, было масса у дѣтей, и чтобы не разрушать того, что за игру или за день было сдѣлано, собирали ихъ въ плоскихъ футлярахъ съ крышками, такъ что, при продолженіи игры, всѣ найденныя частички бывали на мѣстахъ.

(Продолженіе слѣдуетъ).

Е. ПИКОВЪ

Перевелъ со шведскаго **Г. Графъ.**

“НАШИ СООТЕЧЕСТВЕННИКИ НА РУССКОМЪ ФЛОТѢ”

Офицеры финскаго происхожденія въ Русскомъ Флотѣ 1808 — 1918 г. г.

Гельсингфорсъ, 1918 г.

Предисловіе

Настоящій трудъ имѣетъ цѣлью напомнить о маленькой группѣ соотечественниковъ, которые служили на Русскомъ флотѣ. Многіе изъ нихъ теперь уже окончили свой жизненный путь и еще большее число изъ нихъ забыто. Тѣмъ не менѣе многіе изъ нихъ стоятъ того, чтобы о нихъ вспомнили, такъ какъ они выполняли свою повседневную работу, благодаря интересу къ дѣлу, способностямъ и добросовѣстности, такъ что способствовали извѣстности своей родины и уваженію къ ней въ Россіи, въ гораздо большей степени чѣмъ можно предполагать и особенно если принять во вниманіе ихъ малочисленность. Этому, также, служитъ доказательствомъ блестящія карьеры, которыя многіе изъ нихъ сдѣлали.

Мой трудъ прежде всего базируется на русскомъ морскомъ офиціальномъ журналѣ «Морской Сборникъ», въ которомъ печатались приказы съ 1848 г. и до начала Міровой войны. Кромѣ того мы пользовались офиціальнымъ морскимъ спискомъ (Общій Морской Списокъ). Онъ велся съ начала 18 столѣтія и кончается во времена Александра II, небольшимъ спискомъ офицерскаго корпуса (буквы А, Б, В и Г). Хотя означенные два источника офиціальные, но они далеки отъ согласованности: ихъ разногласія многочис-

ленны и велики. Такимъ образомъ, такъ какъ основной матеріалъ не былъ, ни полнымъ, ни достаточно вѣрнымъ, то и біографическія данныя часто являются не точными и не достаточно полными, какъ мнѣ хотѣлось бы. Но мнѣ удавалось добывать дополнительныя данныя и изъ другихъ источниковъ.

Грань между понятіемъ соотечественникъ и не соотечественникъ, — конечно, можетъ оцѣниваться въ зависимости отъ взглядовъ, я же съ своей стороны привелъ нѣкоторыя обрусѣвшія фамиліи, происходящія изъ Финляндіи, какъ напримѣръ Бойсманы и Рамкло.

Въ общемъ здѣсь говорится, приблизительно, о 340 человѣкахъ и главнымъ образомъ офицерахъ. Изъ нихъ 9 адмираловъ, 21 вице-адмираловъ и 46 контръ-адмираловъ или лицъ въ рангахъ соотвѣтствующихъ этимъ.

Лицамъ, которые мнѣ помогли въ собираніи матеріаловъ, я приношу искреннюю благодарность. Особенно благодарю генералъ-лейтенанта Биргера Окермана, который, главнымъ образомъ, собиралъ генеологическій матеріалъ.

Гельсингфорсъ, въ маѣ 1938 г.

Авторъ.

Вступленіе

По началу можетъ казаться страннымъ, что уже скоро послѣ 1809 года, въ Финляндіи началось стремленіе перейти на русскую государственную службу. Казалось бы вѣковая антипатія ко всѣму русскому должна была бы удерживать отъ такихъ шаговъ. Конечно, въ тѣ времена было много молодыхъ людей, для которыхъ одна мысль поступить на русскую службу казалась абсурдной. Но, прежде, всего, явилась необходимость себя какъ то обезпечить: пришлось считаться съ положеніемъ, которое не желалось, а которое создалось въ дѣйствительности и къ нему примѣниться. Надо вспомнить какъ выглядѣла въ тѣ времена наша страна. Война прокатилась по ней и разрушила ея большую часть. Большіе имущества, которые позволили бы молодому поколѣнію расти въ обезпеченности, не существовали. Своей военной силы не было, не было и крупной индустріи, большой торговли, банковъ, желѣзныхъ дорогъ, которые могли бы дать заработокъ многимъ

лицамъ. Такимъ образомъ практически встали двѣ альтернативы: оставаться дома и обрабатывать наслѣдственную землю и приблизиться къ положенію близкому къ положенію простого крестьянина — или итти на службу къ бывшему наслѣдственному врагу.

Адмиралъ Иванъ Эбергардъ фонъ Шанцъ, въ своихъ мемуарахъ, разсказываетъ о разговорѣ съ отцомъ по поводу плановъ на будущее. Тогда ему было 20 лѣтъ и онъ уже много лѣтъ какъ ходилъ въ море и сдалъ экзаменъ на капитана коммерческаго судна. Будущее рисовалось ему въ видѣ командованія торговымъ судномъ, которое совершаетъ рейсы по Балтійскому и Сѣверному морямъ, въ лучшемъ случаѣ можетъ быть совершить нѣсколько рейсовъ по Средиземному морю съ центромъ тяжести не въ навигаціи, а въ умѣніи сговариваться въ портахъ, съ рабочими, маклерами и купцами. Эта песпектива будущаго не улыбалась молодому человѣку: ему хотѣлось въ дальнія воды. Сначало онъ думалъ поступить на шведскій флотъ, но отецъ объяснилъ ему, что тамъ возможности очень ограничены. Плаванія большого масштаба были очень рѣдки и желающихъ участвовать въ нихъ, обычно, было болѣе чѣмъ достаточно. При такихъ обстоятельствахъ, Шведскій флотъ могъ дать лишь возможность участія въ патрульной службѣ въ шхерахъ, а болшая часть службы протекала бы на берегу. Поэтому, если сынъ хочетъ служить въ открытомъ морѣ, то онъ совѣтуетъ поступить на русскій флотъ, гдѣ всѣ возможности будутъ гораздо шире. Сынъ согласился съ отцомъ несмотря на то, что не зналъ ни слова по русски. Въ ближайшее же время онъ взялся за изученіе русскаго языка, сдалъ вступительный экзаменъ и началъ дѣлать блестящую карьеру, благодаря своему опыту, пріобрѣтенному на коммерческомъ флотѣ, дѣятельность на которомъ одинакова, въ части касающейся чисто морской работы.

Случай съ ф. Шанцемъ былъ типиченъ для того времени. Такъ, какъ мыслилъ онъ, мыслили и многіе другіе молодые люди.

Потомъ положеніе измѣнилось къ лучшему для подростающаго поколѣнія. Были возстановлены финскія войска, учрежденъ Фридрихсгамскій корпусъ и финскій экипажъ, а также собственная лоцманская служба. Тѣмъ самымъ появилась возможность продвинуться впередъ и въ Финляндіи.

Но любовь къ морю оставалась прежняя и многіе захотѣли зачислиться въ финскій флотскій экипажъ. Кандидатами на офицерскія должности при экипажѣ были частью студенты, а частью молодые люди, сдавшіе экзаменъ на морскія должности на торговомъ флотѣ. Другіе стремились получить болѣе серьезное морское образованіе въ морскомъ корпусѣ, чтобы затѣмъ служить, временно или постоянно, на русскомъ военномъ флотѣ.

Особенно, во время послѣдняго періода военнаго паруснаго флота, между 1840-60 г. г., и большимъ плаваніямъ этого періода, русское мореплаваніе привлекало много молодежи. В тѣ времена, русская внѣшняя политика обратила свои взоры на Дальній Востокъ. Она пыталась тамъ встать на твердую ногу и для этого посылала туда одинъ корабль за другимъ. Миссія, посылаемыхъ туда піонеровъ, была трудной и опасной, но интересной и разнообразной. Она заключалась въ изслѣдованіи и нанесеніи на карты совершенно неизвѣстныхъ береговъ, въ закладкѣ депо и портовъ и всяческомъ способствованіи русской колонизаціи на побережьи Тихаго океана, азіатскимъ архипелагамъ и на сѣверо-американскомъ берегу; кромѣ того, — въ охранѣ рыбныхъ и пушныхъ промысловъ, что было захватывающе интересно, но и рискованно. Сказочная Японія открыла нѣкоторые порты иностранцамъ и давала имъ совершенно новыя и неожиданныя впечатлѣнія. Однимъ словомъ, — приключенія соблазняли. Однако, иногда дѣйствительность, какъ это часто бываетъ, оказывалась иной, чѣмъ представлялась. Дѣйствительно, корабли заходили въ Ріо, Капъ, Океанію, на Зондскіе острова, китайскіе и японскіе порты, гдѣ, часто, разворачивались картины сказочной красоты, но только на сравнительно короткіе часы. Главная же и долгая служба протекала на Японскомъ, Охотскомъ и Беринговомъ моряхъ, и заключалась въ упорной борьбѣ съ туманами, холодомъ и, всякаго рода, неожиданностями. Морскія карты часто отсутствовали, а тѣ, которыя имѣлись, были плохи и неточны. На корабляхъ, вмѣсто нынѣшнего парового отопленія, были желѣзныя печки, помѣщавшіеся лишь кое гдѣ и плохо отапливавшія помѣщенія. Для освѣщенія употреблялись свѣчи. Провіантъ привозился изъ Европы и оттого часто былъ испорченнымъ. Консервы, въ нашемъ понятіи, были неизвѣстны. Питьевая вода, хранилась мѣсяцами. Эти плаванія были, дѣйствительно, суровой школой и, именно при этихъ

обстоятельствахъ, наши соотечественники показали чего они стоили.

Послѣ этого періода произошелъ переходъ отъ парусныхъ къ паровымъ судамъ. Съ переходомъ отъ парусовъ и дерева, къ пару и желѣзу, плаванія стали чрезвычайно надежными. Понемногу и условія жизни на корабляхъ становились лучше и удобнѣе. Послѣ открытія Суэцкаго канала, прекратились плаванія, полные приключеній, вокругъ мыса Доброй Надежды и мыса Горна. Но необходимость держать корабли на Дальнемъ Востокѣ, для Россіи, была прежней, или вѣрнѣе усиливалась изъ года въ годъ, а это вызывало со своей стороны необходимость развитія дальнихъ плаваній въ масштабѣ, который раньше не знали. Во всякомъ случаѣ, привлекательность морской службы не пропала.

Таково было положеніе до конца 19-го столѣтія, когда началось проведеніе руссификаціи Финляндіи. Она проводилась жестоко и грубо. Поэтому и результаты были обратные тѣмъ, къ которымъ стремились. Не сближеніе получилось съ Россіей, а разъединеніе. Между прочимъ результатомъ было и значительное уменьшеніе поступленій въ морской корпусъ. Такъ подошла Міровая война. Зачисленные въ морской резервъ офицеры были призваны и среди нихъ, — многіе изъ нашихъ соотечественниковъ. Участіе русскаго флота въ Міровой войнѣ было незначительное и поэтому и потери среди призванныхъ были, къ счастью, не велики.

Слѣдствіемъ руссификаціи было массовое увольненіе въ отставку чиновниковъ, многіе ушли и сами, и были замѣнены болѣе подходящимъ для режима лицами, среди нихъ были и нѣкоторые наши морскіе офицеры. Относительно ихъ надо сказать, что, попавшіе на высшія должности, старались вести себя корректно. Противъ распоряженій высшей власти они высказывали большую уступчивость, но и пассивность, которую съ ихъ стороны нельзя даже было ожидать. Можетъ быть уступчивость могла быть объяснена ихъ привычкой къ дисциплинѣ, требовавшей исполненія приказаній начальства безъ разсужденій. Во всякомъ случаѣ они дѣлали странѣ меньше вреда, чѣмъ авантюристы, къ счастью немногочисленные, которые стремились занимать должности въ своихъ интересахъ. 1917-ый годъ ихъ смелъ прочь.

Невольно задаешь себѣ вопросъ — эти соотечествен-

ники, проведшіе большую часть своей жизни внѣ родины, обрусѣли ли они? забыли ли они ее? Отвѣтъ будетъ — конечно нѣтъ. Примѣръ: Оскаръ ф. Кремеръ былъ посланъ въ Россію 8 лѣтъ и провелъ всю свою жизнь внѣ Финляндіи, за исключеніемъ короткихъ отпусковъ. Но онъ переписывался со своими близкими, всегда, на шведскомъ, причемъ на прекрасномъ, шведскомъ языкѣ. Его сыновья были воспитаны въ Гельсингфорсѣ и совершенно не знали русскаго языка.

Настоящій трудъ касается только лицъ служившихъ на русскомъ военномъ флотѣ. Конечно, былъ еще торговый флотъ, но онъ не имѣлъ большого значенія. На немъ также служило нѣкоторое число нашихъ соотечественниковъ, напримѣръ: въ «Русско-Американской Торговой Компаніи», о которой будетъ рѣчь впереди. Другую группу составляли капитаны пароходовъ. Въ 19 столѣтіи сотни ихъ служили на Каспійскомъ морѣ и Волгѣ, главнымъ образомъ по транспорту нефти. Это былъ способный народъ, который заслужилъ уваженіе русскихъ. Особымъ распоряженіемъ имъ было разрѣшено водить русскіе корабли, хотя они сами и не были русскими. Относительно ихъ, увы, я не имѣю біографическаго матерьяла.

Для полученія необходимыхъ данныхъ, я ихъ собиралъ также въ средѣ, въ которой вращались наши соотечественники, служа на русскомъ флотѣ.

I. Развитіе морской силы

Въ 19-омъ столѣтіи парусный флотъ еще доминировалъ. Что касается военныхъ кораблей, то, за вѣка своего существованія, они раздѣлились на классы — по величинѣ, и, на типы — по назначенію. Прежде всего шли линейные корабли или какъ ихъ просто называли — корабли. Линейные корабли были 2-хъ или 3-хъ дечные, то есть у нихъ располагались пушки на 2-хъ или 3-хъ закрытыхъ палубахъ: число пушекъ варьировалось, приблизительно, отъ 70 до 100 и больше. Слѣдующей категоріей были фрегаты, которые имѣли пушки на одномъ или двухъ декахъ и были значительно меньше линейныхъ кораблей. Далѣе, уменьшаясь въ размѣрахъ, шли корветы, бриги, шхуны, куттеры и т. д. Величина кораблей, обычно, обозначалась числомъ пушекъ, какъ то — 44-хъ пушечный фрегатъ и т. д.

Пушки были съ дула заряжающіеся и назывались по

вѣсу снаряда, напр. 68-ми фунтовыя. Кромѣ того, были каронады (короткая пушка для боя на близкой дистанціи), мортиры и гаубицы разной величины. На одномъ и томъ же кораблѣ могли быть десятки разныхъ типовъ пушекъ, что составляло серьезное осложненіе во время боевъ. Всѣ онѣ были чрезвычайно недальнобойны, благодаря употребленію чернаго пороха, и очень малой скорострѣльности.

Эскадры въ морѣ шли въ двухъ или трехъ колоннахъ линейныхъ кораблей, малыя же суда шли впереди, по сторонамъ, или позади главныхъ силъ; они служили развѣдчиками. Въ случаѣ встрѣчи съ непріятельскимъ флотомъ, малыя суда держались на разстояніи или вступали въ бой съ однотипными непріятельскими судами, въ то время какъ линейные корабли вели сраженіе. Удачное использованіе вѣтра, для выгодного маневрированія, имѣло рѣшающее значеніе. Поэтому и занятіе выгодной позиціи, въ отношеніе вѣтра и непріятеля, имѣло огромное значеніе въ вопросѣ возможности маневрировать. Если нападеніе на непріятеля одинаковой силы происходило одновременно по всей линіи фронта, то, конечно, бой завязывался сразу по всей линіи и сраженіе разбивалось на единичные бои, съ перемѣннымъ успѣхомъ. Чтобы этого избѣжать старались разрѣзать непріятелскую линію на двѣ или нѣсколько группъ. Благодаря недальнобойности орудій бои велись на очень близкой дистанціи. Одна часть пушекъ направлялась на корпуса кораблей непріятеля, стараясь зажечь ихъ раскаленными ядрами. Другая часть пушекъ направлялась противъ рангоута кораблей противника; было чрезвычайно важно уменьшить возможность непріятеля маневрировать и это достигалось тѣмъ, что сбивался или зажигался рангоутъ и паруса. Опасность пожаровъ была чрезвычайная, благодаря наличію большого количества горючаго матеріала — дерева, смоляныхъ тросовъ, парусовъ и т. д. Далѣе стремились маневрировать такъ, чтобы имѣть возможность продольно обстрѣливать, картечью или кусками желѣза, палубы кораблей, на которыхъ находились команды. Въ результатѣ, когда ощущался свой перевѣсъ, стремились свалиться на абордажъ и тогда пускались въ ходъ — пистолеты, ружья, топоры, пики и аборлажные крюки.

Въ концѣ 18-го столѣтія и началѣ 19-го, Россія и Швеція имѣли мощные флоты открытаго моря. Кромѣ того Швеція имѣла для защиты шхеръ — шхерный флотъ, позднѣе названный — армейскимъ флотомъ. Онъ состоялъ

изъ вооруженныхъ яловъ, шлюповъ и другихъ болѣе крупныхъ типовъ судовъ, которые носили имена нѣкоторыхъ финскихъ провинцій — «Хэмена», «Похьяма» и т. д. Типичнымъ для этихъ судовъ было, что они имѣли рангоутъ, который, въ случаѣ противнаго вѣтра, убирался и суда двигались при помощи веселъ.

Русскіе, во времена Екатерины II (1762-96), захватили нѣсколько шведскихъ кораблей и, взявъ ихъ за образецъ, построили себѣ такіе же. Кромѣ того у нихъ имѣлись линейные корабли своихъ типовъ. Лучшіе корабли были сведены въ эскадру, которая много лѣтъ находилась въ Средиземномъ морѣ, но въ результатѣ была потеряна, благодаря Тильзитскому миру, въ 1807 году. Въ этотъ періодъ, въ Балтійскомъ морѣ, — кромѣ нѣкоторыхъ старыхъ, разоруженныхъ кораблей — оставалась только флотилія второстепенныхъ судовъ и маленькихъ фрегатовъ, шебекъ, бомбардъ, канонерскихъ лодокъ, бригантинъ и др. въ общемъ весьма разнотипнаго собранія судовъ. Тогда жаловались, что часть кораблей была слабой постройки, мало мореходна и гребные суда требовали много гребцовъ. Благодаря капитуляціи Свеаборга, 3 мая 1808 года, русскими было получено около 70 шведскихъ судовъ, но всѣ небольшихъ размѣровъ.

Война противъ Наполеона разстроила русскіе финансы и заставила экономить. Интересъ къ флоту, въ этотъ періодъ былъ незначительный и онъ сталъ хирѣть.

Между 1814-15 гг. существовала только учебная эскадра и всего лишь изъ 4-10 судовъ, изъ коихъ было 1-4 линейныхъ кораблей. Кромѣ того на лѣтнюю кампанію вооружалась, такъ называемая «легкая эскадра», состоящая изъ галіотовъ, яхтъ и др. малыхъ судовъ, которая плавала между Петербургомъ и Кронштадтомъ. Иногда посылались маленькіе суда на съемку, въ шхеры. Для изученія шхерныхъ фарватеровъ, лѣтомъ 1821 года, были посланы девять военныхъ плашкоутовъ, а въ 1824 году, въ Ботническій заливъ, отрядъ въ составѣ — 2 фрегатовъ, 1 шлюпа и 2 бриговъ, для изслѣдования этого, тогда мало извѣстнаго, залива.

Въ 1824 г. эскадра, состоящая изъ 2 лин. кор. и 3 фрегатовъ, была отправлена на Исландію, которая тогда возбуждала общій интересъ. Въ тотъ періодъ и въ будущемъ, ежегодно, командировалось нѣкотрое число молодыхъ офицеровъ для службы на финляндскихъ таможенныхъ

яхтахъ, что было свидѣтельствомъ того, что имъ не могли находить примѣненіе на военныхъ судахъ. 7/19 ноября 1824 г. произошла катастрофа. Задулъ страшный штормъ надъ Финскимъ заливомъ — въ Петербургѣ вода поднялась на 11½ футъ — и вѣтромъ сорвало почти всѣ суда находившіеся въ Конштадтѣ и выбросило на берегъ, такъ что они получили большіе поврежденія. Въ общемъ было потеряно 20 лин. кор., 4 фрегата и большое количество мелкихъ судомъ.

Эта катастрофа дала сильный толчекъ къ разработкѣ плана постройки новыхъ кораблей. Рескриптомъ отъ 31 декабря 1825 г. Николай I-ый повелѣлъ построить флотъ, который уступалъ бы по величинѣ только флотамъ Англіи и Франціи (согласно штатамъ 1803 г. Балтійскій флотъ долженъ былъ равняться Шведскому и Датскому вмѣстѣ). Такимъ образомъ, новая программа предусматривала для Балтійскаго флота: 27 лин. кор., 22 фрегата и 159 канонерскихъ лодокъ и др. судовъ, а также 8 колесныхъ пароходовъ. Въ то же время Черноморскій флотъ долженъ былъ равняться Турецкому и состоять изъ: 21 лин. кор., 8 фрегатовъ и 140 малыхъ единицъ. Эта программа выполнялась въ теченіи періода, между 1826-60. Согласно этой программѣ, для Балтійскаго флота былъ построенъ огромный, по тому времени, линейный корабль «Императоръ Николай I» вооруженный 111 пушками, водоизмѣщеніемъ въ 5,426 тонъ, съ винтовой машиной въ 800 лош. силъ, и рядъ меньшихъ линейныхъ кораблей — «Ретвизанъ» (84 пушки, 3820 т.), «Прохоръ» (84 пушки, 2280 т.). «Орелъ» (84 пушки, 3700 т.), «Россія» (124 пушки, 4100 т.).

Численно флотъ былъ очень внушительный, но качественно онъ стоялъ не высоко. Въ 1853 г. Черноморскій флотъ имѣлъ значительный успѣхъ, въ дѣлѣ уничтоженія Турецкаго флота при Синопѣ, но, когда въ слѣдующемъ году англичане и французы послали свои корабли въ Черное море, русскіе не рѣшились ихъ оттуда изгнать. Русскій флотъ заперся въ Севастопольскомъ порту, подъ защитой пушекъ береговыхъ батарей и потомъ затопился, чтобы не попасть въ руки непріятелю. При этомъ были уничтожены 15 лин. кор., 6 фрегатовъ и 12 пароходовъ. Балтійскій флотъ проявилъ себя, за эту войну, еще меньше. Онъ прятался подъ защиту, частью Кронштадтскихъ и частью Свеаборгскихъ батарей и ни разу не выходилъ на встрѣчу непріятелю. . .

Въ первую половину 19-го столѣтія, был сдѣланъ цѣлый рядъ открытій, имѣвшихъ огромное значеніе для мореплаванія. Главнымъ открытіемъ было — примѣненіе пара, какъ движущей силы кораблей.

Первый пароходъ былъ построенъ въ 1807 г. въ Америкѣ, но уже скоро это изобрѣтеніе получило свое примѣненіе и въ Европѣ. Въ Россіи, въ 1816 г., былъ построенъ первый пароходъ «Скорый» 32 л. с. и въ 1819 г. «Проворный» 80 л. с., оба невооруженные. Въ 1822 г. былъ построенъ первый вооруженный корабль: онъ назывался «Ижора» и имѣлъ 8 пушекъ и слѣдующій въ 1832 г., 24-хъ пушечный пароходъ «Геркулесъ». Первый большой паровой корабль былъ фрегатъ «Богатырь», который былъ законченъ въ 1836 г. Эти корабли были изъ дерева и колесные.

Колесные суда, какъ военые корабли, совершенно не годились благодаря своей большой уязвимости. Машины были примитивныя и слабыя; давленіе пара, въ началѣ, было всего 20 фунтовъ и меньше, но ко времени Крымской компаніи дошло до 30-32 фун. Въ 1836, Іонъ Эриксонъ, объявилъ о своемъ большомъ открытіи, винтѣ, и понемногу были учтены его преимущества: машины стали легче, машины и котлы могли быть помѣщены глубже въ корпусѣ корабля, почему они были лучше защищены отъ непріятельскихъ снарядовъ, тѣмъ самымъ увеличивалась и остойчивость кораблей, кромѣ того получилось больше свободнаго мѣста на палубѣ, которое можно было использовать для пушекъ. Правда у винтовыхъ судовъ былъ и недостатокъ —если корабль шелъ только подъ парусами, то винтъ тормозилъ движеніе, но этотъ недостатокъ былъ уничтоженъ, приспособленіемъ для подниманія изъ воды винта, когда судно въ немъ не нуждается. Дымовыя трубы, часто, дѣлались телескопическими, чтобы опускаться и не мѣшать нѣкоторымъ парусамъ. Но все же паръ тогда еще разсматривался, какъ подсобный двигатель и паруса оставались на первомъ мѣстѣ. Мысль объ уничтоженіи рангоута, явилась значительно позже.

Первымъ русскимъ винтовымъ кораблемъ былъ фрегатъ «Архимедъ». Онъ былъ спущенъ въ 1848 г., но уже погибъ при кораблекрушеніи въ 1850 г.

Ко времени Крымской кампаніи, Балтійскій флотъ только что собирался предпринять шаги къ планомѣрному переходу на паръ. Лин. кор. «Касторъ» и фрегатъ «Полканъ», оба снабженные машинами, были спущены, но еще

не окончательно готовы. Для лин. кор. «Орелъ» всѣ механизмы были заказаны въ Англіи и, конечно, были тамъ задержаны. Для охраны шхеръ были заказаны 76 канонерскихъ лодокъ, въ сущности это были паромы, движущіеся при помощи веселъ. Къ лѣту 1855 г. было построено 38 винтовыхъ канонерскихъ лодокъ 50-70 л. с. Осенью 1855 г. было заказано еще 35 такихъ же канонерокъ и 14 винтовыхъ корветовъ по 200 л. с. каждый. Однако, они были готовы только послѣ окончанія войны.

Послѣ окончанія войны, кораблестроеніе пошло полнымъ ходомъ. Построили цѣлый рядъ деревянныхъ фрегатовъ, съ вспомогательными машинами (среди нихъ «Громобой» въ Гельсингфорсѣ). Одновременно были учтены тѣ преимущества, которые давали желѣзные суда. На опытѣ подъ Севастополемъ, убѣдились въ прочности желѣзныхъ судовъ, по сравненію съ деревянными.

Но только началась постройка желѣзныхъ судовъ, какъ поступили свѣдѣнія о корабляхъ особой конструкціи, которые были примѣнены въ происходящей тогда гражданской войнѣ въ Америкѣ. Это касалось бронированныхъ кораблей, мониторовъ, выступившихъ на арену войны и способныхъ таранить.

Въ 1863 г. можно было опять опасаться войны. Тогда было дано повелѣніе, наивозможно быстро, построить 10 мониторовъ, которые и были построены, но съ самаго начала оказались почти безполезными. Между прочимъ, на нихъ орудійныя башни должны были дѣлаться изъ 11″ плитъ, но такъ какъ таковыхъ не было, брали 11 листовъ по 1″ толщины каждый и соединяли вмѣстѣ; корпуса, которые должны были, согласно чертежамъ, обшиваться 5″ листами, обшивались пятью рядами листовъ по 1″ толщины.

Приблизительно въ то же время строились 8 легкихъ клиперовъ («Крейсеръ», «Джигитъ» и др.). Они были водоизмѣщеніемъ около 1330 тоннъ, со скоростью 12-13 узловъ. Въ томъ же году была получена изъ Англіи первая пловучая бронированная батарея «Первенецъ», водоизмѣщеніемъ около 3277 тонъ и 1050 л. с. машиной. Однотипный корабль «Не тронь меня», былъ спущенъ въ 1864 г., въ Петербургѣ. Одновременно строилось 13 пловучихъ батарей (плотовъ) и было рѣшено построить двѣ двубашечныхъ канонерки» «Чародейка» и «Русалка» въ 1850 т., два двухбашенныхъ фрегата «Адмиралъ Спиридовъ» и «Адмиралъ Чичаговъ»

и два трехбашенныхъ бронированныхъ фрегата «Адмиралъ Грейгъ» и «Адмиралъ Лазаревъ», всѣ четыре по 3500 т. и кромѣ того два бронированныхъ фрегата «Князь Пожарскій» и «Мининъ». Въ 1868 г. были куплены въ Америкѣ четыре большихъ крейсера: «Европа», «Азія», «Африка» и «Забіяка». Въ 1872 г. былъ спущенъ броненосецъ «Петръ Великій»,въ свое время, сильнѣйшій броненосецъ. Онъ имѣлъ водоизмѣщеніе 9665 тоннъ и броню 12-8″ съ внутреннимъ поясомъ изъ тика, той же толщины. Наконецъ было построено не менѣе ста маленькихъ миноносцевъ.

На Черномъ морѣ, гдѣ Парижскимъ трактатомъ для русскихъ были совершенно закрыты Дарданеллы, начали, одновременно, строить, вмѣсто уничтоженнаго флота, новый. При этомъ былъ разработанъ особый типъ кораблей, такъ называемые «поповки». Этого типа были построены два корабля: «Новгородъ» и «Вице-Адмиралъ Поповъ». Они были совершенно круглые съ діаметромъ 101 и 120 футовъ, имѣли броню 19 и 16″ толщины и два нарѣзныхъ орудія, около 11-12″.

(Продолженіе слѣдуетъ)

ДОПОЛНЕНІЯ КЪ СПИСКАМЪ ГЕОРГІЕВСКИХЪ КАВАЛЕРОВЪ ФЛОТА.

(Продолженіе съ 16-ой страницы).

Великая война 1914 — 1917 гг.

Георгіевское Оружіе:

Б. Г. Андросовъ 1-й, А. К. Вейсъ, Д. Н. Вердеревскій, Н. Н. Веселаго 1-й, В. В. Вилькенъ, П. П. Владиславлевъ, В. А. Вогакъ, Н. Ф. Волковицкій, В. В. Дитериксъ, Н. Н. Ильинскій, В. А. Канинъ, бар. А. М. Коссинскій, гр. А. Г. Кейзерлингъ, В. В. Крузенштернъ, В. А. Кузминскій, И. П. Лодыженскій, В. А. Литвиновъ 3-й, В. Н. Марковъ 1-й, А. М. Невинскій, Н. И. Паттонъ, В. В. Плонскій, И. И. Подъяпольскій, А. М. Пышновъ 1-й, А. В. Развозовъ, И. Э. ф. Ренненкампфъ, В. И. Рудневъ 2-й, А. А. Ружекъ, Н. Г. Фоминъ 2-й (28).

Командиры англійскихъ подводныхъ лодокъ, награжденныхъ Государемъ Императоромъ орденомъ Св. Георгія 4-ой степени.

Commander, Lawrence R. N. Командиръ п/л. «Е-1» (за подрывъ лин. крейсера «Мольтке).

Commander Goodhart R. N. Командиръ п/л. «Е-8» (за потопленіе крейсера «Принцъ Адальбертъ»).

Commander Max Horton R. N. Командиръ п/л. «Е-9».

Commander Francis Cromie R. N. Командиръ п/л. «Е-19» (за потопленіе крейсера «Ундина».

А. Ч.

НОВОСТИ СОВРЕМЕННОЙ ТЕХНИКИ

Condensed from "The Log of Navigation and Aviation"
American Navigation Association, Houston, Tex.
Vol. 5, Nos. 2-3, Feb.-March, 1947

Только теперь въ различныхъ спеціальныхъ изданіяхъ начинаютъ появляться свѣдѣнія о новѣйшихъ достиженіяхъ и усовершенствованіяхъ различныхъ типовъ оружія, свѣдѣнія которыя до сихъ поръ не опубликовывались по обстоятельствамъ военнаго времени. Ниже приводятся нѣкоторыя изъ нихъ.

1) «Azon» — бомба управляемая «по азимуту», отсюда ея названіе (Azimut only).

Назначеніе — бомбардировка длинныхъ и узкихъ цѣлей какъ то мостовъ, дорогъ, посадочныхъ площадокъ, доковъ и судовъ.

Къ стандартной ½ тонной бомбѣ придѣлывается хвостъ съ рулями, которые повинуясь сигналамъ съ бомбардировочнаго аппарата заставляютъ бомбу поворачивать вправо или влѣво.

Приборъ состоитъ изъ небольшого радіо пріемника, который дѣйствуетъ на рулевой моторъ. Необходимая для поворачиванія рулей энергія дается небольшой батареей. Кромѣ того тамъ же имѣются — гиро-компасъ и два соленоида, назначеніе которыхъ, если можно такъ выразиться — точнѣе держать бомбу «на курсѣ» во время полета.

Вѣсъ всего приспособленія 104 фунта. Контрольный приборъ на аппаратъ вѣситъ около 100 фунтовъ.

Бомба, брошенная съ высоты 1500 футъ можетъ быть отклонена въ ту или другую сторону на 2-3000 футъ.

Для ночной наводки въ хвостъ зажигается яркій свѣтъ. Эффективность этихъ бомбъ на 50% выше обыкновенныхъ.

2) «Razon» — Радіо контролируемая бомба (Range). Подобно «Azon» контролируется по азимуту и по разстоянію.

Появилась незадолго до окончанія войны. Полигонныя

испытанія показали, что разсѣиваніе съ высоты въ 15000 футъ по азимуту — 20 и по дистанціи — 150 футъ.

3) «Гидро-бомба» или «ракетная бомба», автоматически контролируемая. По неоффиціальнымъ свѣдѣніямъ развиваетъ до 80 миль подъ водой. Радіусъ дѣйствія 5-кабельтовыхъ. Зарядъ 1300 фунтовъ. Разрушительная сила такова, что прямымъ попаданіемъ можетъ вывести изъ строя линейный корабль и потопить крейсеръ.

Эта миніатюрная подв. лодка можетъ быть сброшена съ любого крупнаго аэроплана идущаго со скоростью 350 миль. Съ высоты 2000 футъ достигаетъ воды въ 13 секундъ. Какъ только бомба ударилась о воду, автоматически зажигается и пускается въ ходъ ракетный моторъ. Запасъ топлива на 30 секундъ.

Курсъ бомбы контролируется радіо, дѣйствующее на «Серво» моторъ, который въ свою очередь дѣйствуетъ на систему отъ «гирокомпаса». Глубина контролируется гидростатическимъ приборомъ

Преимущества этихъ бомбъ передъ торпедами тѣ, что онѣ не имѣютъ винтовъ, а значитъ не подвержены поломкамъ, могутъ быть сбрасываемы съ бо́льшихъ высотъ и съ бо́льшихъ ходовъ и стоимость ихъ значительно меньше. Первыя пробы начались въ 1944 году.

Японцы и германцы пытались построить подобныя бомбы, но безуспѣшно.

Въ настоящее время намѣчается возможность, постройки большихъ подводныхъ лодокъ съ ракетнымъ двигателемъ, большого радіуса дѣйствія, конечно не для пассажирскаго сообщенія.

4) «GT-I» (Glider Torpedo).

Эта торпеда пускается въ 25 миляхъ отъ надводной цѣли. Предназначена, главнымъ образомъ, для дѣйствія противъ стоящей на рейдѣ эскадры. Требуется около 3½ минутъ, чтобы достичь цѣли съ высоты 1000 футъ.

Заранѣе устанавливается такъ, что идетъ къ цѣли или постоянно увеличивающимися кругами или зигзагами. Направленіе, данное прицѣломъ съ аппарата, удерживается жироскопомъ.

5) Нѣкоторыя данныя о В-36″.

Этотъ 6-ти моторный бомбардирскій аппаратъ имѣетъ нормальный радіусъ дѣйствія въ 1000 миль съ 1000 фун. бомбъ, безъ дополнительныхъ танковъ и можетъ достичь

любого населеннаго пункта на земномъ шарѣ и вернуться безъ дополнительной погрузки горючаго.

Имѣетъ 8-56″ колесъ для посадки, уголъ винтовъ (pitch) можетъ измѣняться такъ, что при посадкѣ они тормозятъ.

На короткое разстояніе аппаратъ беретъ 36 тоннъ, въ три раза больше, чѣмъ «В-29» на то же разстояніе.

Шесть моторовъ по 18000 HP развираютъ скорость въ 300 миль. «Потолокъ» — 4000 футъ.

Размѣры — Дл. — 163 ф., высота — 40, розмахъ крыльевъ 230 фут. запасъ горючаго — 21116 галлоновъ, и 1200 г. смазочнаго «Бомбовый погребъ» — 12000 кубич. футъ, что соотвѣтствуетъ кубическому размѣру четырехъ товарныхъ вагоновъ.

Чтобы предупредить обмерзаніе, отработанный газъ проходитъ между двойной обшивкой бортовъ, крыльевъ, рулей, стеколъ.

* * *

Воздушная Національная Гвардія

Въ настоящее время приступленіе къ формированію сильной Возд. Нац. Гвардіи во всѣхъ 48 Штатахъ, ДК, на Гаваяхъ и Порто Рико. Первоначальный пріемъ людей уже законченъ въ 12 Штатахъ.

По штатамъ положеніе имѣть: пилотовъ — 3000, офицеровъ (non-rated) — 3800 рядовыхъ — 40000. Отрядовъ — 84.

Изъ нихъ 74 — «fighters» и 12 легкихъ, бомбардировочныхъ.

Около 3000 аппаратовъ передаются Военнымъ Вѣдомствомъ въ эти отряды. Нѣсколько отрядовъ впослѣдствіи будутъ снабжены «ракетными» аппаратами.

Назначеніе и цѣль этой организаціи — чисто оборонительная.

Изъ «Sunday Star» (Magazine 4-6-47).

Армейскій Инженерный Корпусъ началъ обслѣдовать заброшенныя шахты для выясненія возможности устройства въ нихъ подземныхъ военныхъ заводовъ.



Printed in the United States of America
by Rausen Bros., 417 Lafayette Street, New York 3, N. Y.

[illegible]

[illegible] соответствует [illegible]

[illegible]

[illegible] и Пуэрто Рико. Переселившимся [illegible]

[illegible]